Supplemento straordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 295 del 24 dicembre 1951

Spedizione in abbonamento postale

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Lunedì, 24 dicembre 1951 SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI - TELEF. 50-139 51-236 51-554
AMMINISTRAZIONE PRESSO LA LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI 10, ROMA - TELEF. 841-089 841-737 850-144

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE (1948)

(Traduzione in lingua italiana del testo ufficiale approvato con legge 27 ottobre 1951, n. 1370)

TRADUZIONE ITALIANA (*)

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE (1948)

I Governi della Repubblica Argentina, del Commonwealth di Australia, del Belgio, della Repubblica degli Stati Uniti del Brasile, del Canadà, della Repubblica del Cile, della Repubblica Cinese, della Danimarca, dell'Egitto, della Repubblica di Finlandia, della Repubblica Francese, della Grecia, della Repubblica di Islanda, dell'India, dell'Irlanda, della Repubblica Italiana, dei Paesi Bassi, della Nuova Zelanda, della Norvegia, del Pakistan, della Repubblica del Panama, della Repubblica delle Filippine, della Repubblica di Polonia, della Repubblica Portoghese, dell'Unione del Sud-Africa, della Svezia, del Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord, degli Stati Uniti d'America, dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche e della Repubblica Federativa Popolare di Jugoslavia, desiderosi di stabilire di comune accordo principi e regole uniformi allo scopo di salvaguardare la vita umana in mare;

Considerato che il miglior mezzo per raggiungere lo scopo è la conclusione di una Convenzione destinata a sostituire la Convenzione del 1929 per la sicurezza della vita umana in mare;

Hanno designato i seguenti plenipotenziari:

Repubblica Argentina:

Cap. di Vascello J. Oddera, Addetto Navale presso l'Ambasciata Argentina in Londra.

Cap. di Fregata Don Juan Eugenio Peffabet, Capo divisione dei Servizi dell'Amministrazione e della Sicurezza della Navigazione Marittima e Fluviale - Prefettura Marittima - Ministero della Marina.

Ten. Don Jorge R. Martinez-Vivot, Ingegnere Navale - Ministero della Marina.

Commonwealth di Australia:

Cap. di vascello Norman Gerald Roskruge, f.f. Direttore della Navigazione, Sezione Marittima - Ministero della Navigazione e dei Combustibili.

Sig. Sydney Pollock, Ingegnere ed Ispettore - Capo del Naviglio - Ministero della Navigazione e dei Combustibili.

Belgio:

Sig. G. Bertrand, Ingegnere - Capo, Direttore della Amministrazione della Marina.

Sig. F. Van Gool, Consigliere Nautico all'Amministrazione della Marina.

Repubblica degli Stati Uniti del Brasile:

Vice-Amm. Gustavo Goulart (riserva), Presidente del Tribunale Marittimo.

Contramm. Antonio Alves Camara, Direttore Generale della Divisione Idrografica e della Navigazione nel Ministero della Marina.

Cap. di Vascello Paulo Nogueira Penido, Addetto Navale presso l'Ambasciata del Brasile.

Comandante Rego Monteiro, Costruttore Navale, Capo della Divisione Tecnica - Arsenale di Rio de Janeiro.

Canadà:

Sig. Jules Léger, Ufficiale dell'Alto Commissario per il Canadà in Londra.

Sig. H. V. Anderson, Direttore dei Servizi della Marina.

Repubblica del Cile:

Comandante Kaare Olsen, Addetto Navale presso l'Ambasciata del Cile in Londra.

Repubblica Cinese:

S. E. il dott. Tien-Hsi Cheng, Ambasciatore.

Danimarca:

Sig. Ove Nielsen, Direttore dei Servizi della Marina Mercantile, Reale Ministero del Commercio, Industria e Marina Mercantile.

Sig. Aage H. Larsen, Capo della Sezione Tecnica; Real Ministero del Commercio, Industria e Marina Me cantile.

Sig. Arnold Poulsen, Ingegnere Civile, Consigliere Tecnic in Radiotelegrafia ed Elettricità, Reale Ministero d Commercio, Industria e Marina Mercantile.

Sig. A. Bache, f.f. Capo Sezione, Reale Ministero del Con mercio, Industria e Marina Mercantile, Segretario dell Delegazione.

Sig. T. C. Christensen, Armatore, Membro del Consigl di Amministrazione dell'Associazione Armatori Danes

Comandante Th. Petersen, Segretario dell'Associazior degli Armatori Danesi.

Comandante J. Kastrup Olsen, Presidente dell'Associazio Generale Danese dei Capitani della Marina Mercantil

Sig. H. Rasmussen, Segretario Generale del Sindacato d Fuochisti.

Egitto:

Sig. Choukry Costandi Fanous, Console Generale d'Egit in Londra.

Repubblica di Finlandia:

Comandante William Soderman, Direttore della Marir al Ministero della Navigazione.

Repubblica Francese:

Sig. G. Anduze-Faris, Segretario Generale della Marir Mercantile.

Grecia:

Cap. di Vascello Antoine Bachas, R.H.N.F., Ministero ell nico della Marina Mercantile in Londra.

Repubblica di Islanda:

S. E. il sig. Stefan Thorvardsson, Ministro d'Islanda Gran Bretagna.

India:

Sig. V. K. Krishna Menon, Alto Commissario per l'Ind nel Regno Unito.

Sig. Raghavan Pillai, Incaricato d'Affari per l'India Parigi.

Sig. M. A. Master, Direttore Generale della « Scindia Stea Navigation Company », Bombay.

Sig. R. S. Mani, Alto Commissario aggiunto per l'Ind nel Regno Unito.

Comandante S. A. T. Bullock, Consigliere Nautico del G verno dell'India.

Cap. di Corvetta T. B. Bose, R.I.N., Ingegnere Principa ed Ispettore del Naviglio, Ministero della Marina Me cantile, Calcutta.

Irlanda:

Sig. Devis Devlin, Primo Consigliere, Ufficio dell'Al Commissario per l'Irlanda.

Sig.na Thekla J. Beere, Capo Servizio, Ministero dell'I dustria e Commercio.

Repubblica Italiana:

Ten. Gen. delle Capitanerie di Porto Giulio Ingianni, g Direttore Generale della Marina Mercantile. Presiden del Comitato Italiano per la Sicurezza della Navig zione.

Paesi Bassi:

Sig. P. S. Van't Haaff, Ispettore Generale della Navig zione.

Sig. A. J. W. van Anrooy, Ispettore della Radiotelegra Costiera e Navale.

Comandante G. J. Barendse, già Comandante della « H land Amerika Lijn » - S. A. di Navigazione.

(*) **AVVERTENZA. — La presente traduzione è stata eseguita per comodità di consultazione, ferma restando l validità del suo testo originale, in conformità a quanto stabilito nell'ultimo capoverso della Convenzione.**

Comandante J. F. van Muijlwijk, Tesoriere dell'Unione dei Capitani ed Ufficiali della Marina Mercantile.
Sig. E. Smit Fzn, Architetto Navale, Consigliere all'Ispettorato della Navigazione.
Sig. D. Hudig, Armatore, già Direttore della S. A. « Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij ».
Sig. T. M. Pellinkhof, Capo della Sezione Lavori del Direttorato Generale della Navigazione.

Nuova Zelanda:
Cap. di Corvetta del G. N. Edward Brown, R. N., Capo della Sorveglianza del Naviglio - Ministero della Marina.
Sig. Victor G. Boivin, Sotto-Capo della Sorveglianza del Naviglio - Ministero della Marina.

Norvegia:
Comandante E. Bryn, Direttore della Navigazione, Ministero dell'Industria, Commercio e Navigazione.
Sig. J. Schönheyder, Ingegnere Capo, Ministero dell'Industria, Commercio e Navigazione.
Cap. di Fregata O. I. Loennechen, R. N. (riserva), Vice-Presidente della Associazione degli Armatori della Norvegia.
Cap. di Vascello Chr. Meyer, R. N., (a riposo), già Direttore della Associazione degli Armatori della Norvegia.
Comandante Tonnesen, Marina Mercantile, Presidente dell'Associazione Norvegese dei Capitani della Marina Mercantile.
Sig. Johs. E. Johansen, Segretario Generale dell'Unione Norvegese dei Macchinisti Navali.
Sig. E. H. Ottersen, Radiotelegrafista, Segretario dell'Unione Norvegese dei Marittimi.

Pakistan:
Sig. H. I. Rahimtoola, Alto Commissario per il Pakistan in Londra.

Repubblica del Panama:
Sig. Eusebio Morales, Consigliere alla Legazione del Panama in Londra.

Repubblica delle Filippine:
On. Ramon J. Fernandez, Ministro.

Repubblica di Polonia:
Comandante H. Borakowski, Consigliere Tecnico della Navigazione - Ministero della Navigazione - Varsavia.
Comandante Czeslaw Antkowiak, Direttore dell'Agenzia « Gdynia-America Lines » in Londra.

Repubblica Portoghese:
Sig. João de Deus Ramos, Consigliere all'Ambasciata del Portogallo in Londra.
Cap. di Fregata José C. da Rocha, Addetto Navale presso l'Ambasciata del Portogallo in Londra.
Ingegnere principale delle costruzioni navali Raoul Alberto Soares da Costa, Marina portoghese, Divisione della Marina Mercantile, Lisbona.
Cap. di Corvetta Alfredo de Oliveira Baptista, Marina portoghese, Divisione delle Comunicazioni, Lisbona.
Comandante Luiz Armando de Loura, Marina Mercantile portoghese.

Svezia:
Sig. Karl Hjalmar Sjöholm, Capo Divisione al Ministero del Commercio.

Unione del Sud-Africa:
Sig. Reginald Gough Palmer, Capo Ufficio al Dipartimento delle Dogane ed Imposte Dirette.
Comandante C. A. Chettle, Esaminatore di Capitani ed Ufficiali, Perito Navale, Dipartimento delle Dogane ed Imposte Dirette.

Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche:

Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord:
Rt. Hon. Sir John Anderson, Presidente della « Port of London Authority ».
Sir Gilmour Jenkins, Segretario Permanente al Ministero dei Trasporti Inglese.
Sig. N. A. Guttery, Sotto-Segretario - Ministero dei Trasporti Inglese.

Stati Uniti d'America:
Amm. Joseph F. Farley, Comandante della « United States Coast Guard ».
Sig. Jesse E. Saugstad, Capo Divisione della Navigazione, Dipartimento di Stato.

Repubblica Federativa Popolare di Jugoslavia:
Sig. Luke Dancevic, Direttore della Navigazione a Spalato.

i quali, dopo aver presentato le loro credenziali, riconosciute pienamente valide, hanno convenuto quanto segue:

Art. I.

(*a*) I Governi contraenti si impegnano a dare effetto alle disposizioni della presente Convenzione ed alle Regole allegate, che saranno considerate come parte integrante della presente Convenzione. Ogni riferimento alla presente Convenzione implica contemporaneamente il riferimento a dette Regole.

(*b*) I Governi contraenti si impegnano ad emanare tutte le leggi, tutti i decreti, ordini e regolamenti ed a prendere tutte le altre disposizioni necessarie per dare alla Convenzione la sua piena ed intera applicazione allo scopo di garantire che dal punto di vista della sicurezza della vita umana, una nave sia idonea al servizio al quale è destinata.

Art. II.

Le navi alle quali si applica la presente Convenzione sono quelle registrate negli Stati il cui Governo è contraente della Convenzione stessa e le navi registrate nei territori ai quali la presente Convenzione è estesa in virtù dell'art. XIII.

Art. III.
Leggi, Regolamenti, Rapporti.

I Governi contraenti si impegnano a comunicare all'Organizzazione consultiva marittima intergovernativa (d'ora in avanti chiamata l'Organizzazione):

(*a*) il testo delle leggi, dei decreti, ordini e regolamenti che saranno emanati sui vari argomenti che entrano nel campo della presente Convenzione;

(*b*) tutti i rapporti ufficiali o riassunti ufficiali dei rapporti, di cui essi potessero disporre, per la parte che in tali documenti si riferisce ai risultati delle disposizioni della presente Convenzione, ed a condizione che detti rapporti o riassunti di rapporti non abbiano un carattere riservato; nonchè

(*c*) un numero sufficiente dei modelli dei certificati da essi rilasciati, conformemente alle disposizioni della presente Convenzione, allo scopo di farli avere ai Governi contraenti, che li porteranno a conoscenza dei propri funzionari.

Art. IV.
Casi di forza maggiore.

(*a*) Una nave che non è soggetta, al momento della sua partenza per un viaggio qualsiasi, alle prescrizioni della presente Convenzione, non deve neppure esservi soggetta a causa di un qualsiasi dirottamento nel corso del viaggio prestabilito, se questo dirottamento è provocato dal cattivo tempo o da qualsiasi altra causa di forza maggiore.

(*b*) Le persone che si trovano a bordo di una nave per causa di forza maggiore, od in conseguenza dell'obbligo imposto al comandante di trasportare naufraghi o altre persone, non devono essere computate allorchè si tratta di verificare l'applicazione alle navi di una qualsiasi prescrizione della presente Convenzione.

Art. V.
Trasporto di persone in caso di emergenza.

(*a*) Allo scopo di assicurare l'evacuazione di persone da un qualsiasi territorio, per evitare una minaccia alla sicurezza delle loro vite, un Governo contraente può permettere il trasporto sulle proprie navi di un numero di persone superiore al numero permesso in normali circostanze dalla presente Convenzione.

(*b*) Un'autorizzazione di tale natura non priva gli altri Governi contraenti del diritto di controllo ai termini della presente Convenzione su tali navi allorchè esse toccano i loro porti.

(*c*) Avviso di qualsiasi autorizzazione di detta natura deve essere inviato all'Organizzazione a cura del Governo contraente che l'ha rilasciata, unitamente ad un rapporto sulle circostanze di fatto.

Art. VI.
Sospensione in caso di guerra.

(*a*) In caso di guerra, i Governi contraenti che si considerano interessati ad essa sia come belligeranti sia come neutrali, possono sospendere totalmente o parzialmente l'applicazione delle Regole qui allegate. Il Governo che si vale di questa facoltà deve darne immediato avviso all'Organizzazione.

(*b*) Tale sospensione non priva gli altri Governi contraenti del diritto di controllo, ai termini della presente Convenzione, sulle navi del Governo che ha usato della facoltà di sospensione, quando tali navi si trovano nei loro porti.

(*c*) Il Governo che ha sospeso l'applicazione della totalità o di una parte di queste Regole può, quando crede, interrompere tale sospensione e deve immediatamente dare avviso della sua decisione all'Organizzazione.

(*d*) L'Organizzazione deve notificare a tutti i Governi contraenti qualsiasi sospensione o cessazione di sospensione avvenuta conformemente alle disposizioni del presente articolo.

Art. VII.
Trattati e Convenzioni precedenti.

(*a*) La presente Convenzione sostituisce ed annulla tra i Governi contraenti la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare firmata a Londra il 31 maggio 1929.

(*b*) Tutti gli altri trattati, convenzioni ed accordi relativi alla sicurezza della vita umana in mare o alle questioni che vi si collegano, e che sono attualmente in vigore tra i Governi partecipanti alla presente Convenzione, continueranno ad avere il loro pieno ed intero effetto, per la durata che loro è assegnata, per quanto concerne:

(i) le navi alle quali non si applica la presente Convenzione;

(ii) le navi alle quali la presente Convenzione si applica per quanto riguarda i punti che non formano oggetto di prescrizioni esplicite della presente Convenzione.

(*c*) Nei casi, però, che tali Trattati, Convenzioni o Accordi fossero in contrasto con le disposizioni della presente Convenzione, le disposizioni di quest'ultima dovranno prevalere.

(*d*) Tutti i punti che non formano oggetto di esplicite prescrizioni nella presente Convenzione rimangono soggetti alla legislazione dei Governi contraenti.

Art. VIII.
Regole speciali risultanti da accordi.

Quando, in conformità della presente Convenzione, sono stabilite regole speciali mediante accordi fra tutti od alcuni dei Governi contraenti, tali regole devono essere comunicate all'Organizzazione per essere distribuite a tutti i Governi contraenti.

Art. IX.
Modifiche.

(*a*) (i) La presente Convenzione può essere modificata per accordo unanime fra i Governi contraenti.

(ii) A richiesta di un Governo contraente, qualsiasi proposta di modifica deve essere comunicata dall'Organizzazione a tutti i Governi contraenti per l'esame e l'accettazione prevista dal presente paragrafo.

(*b*) (i) Una modifica alla presente Convenzione può essere proposta all'Organizzazione in qualsiasi momento da un Governo contraente. Se questa proposta è accettata con la maggioranza dei due terzi dall'Assemblea dell'Organizzazione (d'ora in avanti chiamata Assemblea), su una raccomandazione adottata con la maggioranza dei due terzi dal Comitato della sicurezza marittima dell'Organizzazione (d'ora in avanti chiamato Comitato della sicurezza marittima), la proposta stessa deve essere comunicata dall'Organizzazione a tutti i Governi contraenti per la loro accettazione.

(ii) Ogni raccomandazione di questa natura, fatta dal Comitato della sicurezza marittima, deve essere comunicata dall'Organizzazione a tutti i Governi contraenti, per l'esame, almeno sei mesi prima che essa sia esaminata dall'Assemblea.

(*c*) (i) Una conferenza dei Governi per l'esame di modifiche alla presente Convenzione, proposte da uno qualsiasi dei Governi contraenti, deve essere convocata in qualsiasi momento dall'Organizzazione su domanda di un terzo dei Governi contraenti.

(ii) Qualsiasi modifica adottata da tale conferenza con la maggioranza di due terzi dei Governi contraenti deve essere comunicata dall'Organizzazione a tutti i Governi contraenti per la loro accettazione.

(*d*) Qualsiasi modifica comunicata ai Governi contraenti per la loro accettazione, conformemente ai paragrafi (*b*) o (*c*) di questo articolo, entra in vigore per tutti i Governi contraenti — ad eccezione di quelli che abbiano dichiarato, prima che essa entri in vigore, di non accettare tale modifica — dodici mesi dopo la data nella quale la modifica è stata accettata da due terzi dei Governi contraenti, ivi compresi i due terzi dei Governi rappresentati nel Comitato della sicurezza marittima.

(*e*) L'Assemblea, con la maggioranza dei due terzi dei voti comprendente i due terzi dei Governi rappresentati nel Comitato della sicurezza marittima e subordinatamente all'adesione dei due terzi dei Governi che hanno stipulato la presente Convenzione; oppure una conferenza convocata, a termini del paragrafo (*c*) di questo articolo, con una votazione dei due terzi di maggioranza, può deliberare, al momento della adozione della modifica, che questa è così importante che qualsiasi Governo contraente, il quale faccia una dichiarazione conformemente al paragrafo (*d*) di questo articolo e che non accetti detta modifica entro un periodo di dodici mesi dopo che la modifica stessa è entrata in vigore, cessi di essere parte della presente Convenzione alla scadenza di tale periodo.

f) Qualsiasi modifica alla presente Convenzione, fatta in applicazione del presente articolo e che si riferisca alla struttura della nave, ha effetto soltanto per le navi la cui chiglia sia stata impostata dopo la data in cui la modifica è entrata in vigore.

(*g*) L'Organizzazione deve informare tutti i Governi contraenti di tutte le modifiche che entrano in vigore in applicazione del presente articolo, unitamente alla data in cui le modifiche stesse entrano in vigore.

(*h*) Qualsiasi accettazione o dichiarazione deve essere notificata per iscritto all'Organizzazione, la quale deve notificare a tutti i Governi contraenti l'avviso di tale accettazione o dichiarazione.

Art. X.
Firma ed accettazione.

(*a*) La presente Convenzione rimarrà aperta per la firma un mese a partire da oggi e rimarrà in seguito aperta per l'accettazione. I Governi degli Stati possono aderire alla Convenzione mediante:

(i) la firma senza riserva di accettazione;

(ii) la firma con riserva di accettazione, seguita da accettazione;

(iii) l'accettazione.

(*b*) L'accettazione deve effettuarsi con il deposito di un documento presso l'Organizzazione, la quale deve dar notizia a tutti i Governi che hanno già accettato la Convenzione del ricevimento di ogni nuova accettazione e della data del ricevimento stesso.

Art. XI.
Entrata in vigore.

(*a*) La presente Convenzione entrerà in vigore il 1° gennaio 1951, a condizione che almeno dodici mesi prima di tale data siano state depositate, in conformità agli artt. X e XV, almeno quindici accettazioni comprendenti sette Paesi che posseggano ciascuno almeno 1.000.000 di tonnellate di stazza lorda di naviglio.

(*b*) Se le quindici accettazioni di cui al paragrafo (*a*) del presente articolo non saranno state depositate dodici mesi prima del 1° gennaio 1951, la presente Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo la data in cui l'ultima di tali accettazioni sarà stata depositata. L'Organizzazione dovrà informare tutti i Governi che avranno firmato o accettato la presente Convenzione della data in cui essa entrerà in vigore.

(*c*) Le accettazioni depositate dopo la data in cui la presente Convenzione entrerà in vigore avranno effetto tre mesi dopo la data del loro deposito.

Art. XII.
Denuncia.

(*a*) La presente Convenzione può essere denunciata da un Governo contraente in qualsiasi momento dopo la scadenza di cinque anni dalla data in cui la Convenzione stessa è entrata in vigore per tale Governo.

(*b*) La denuncia deve essere effettuata con una comunicazione scritta, indirizzata all'Organizzazione, la quale deve comunicare a tutti gli altri Governi contraenti ogni denuncia ricevuta e la data della sua ricezione.

(*c*) La denunzia ha affetto dopo un anno dalla data in cui essa è stata ricevuta dall'Organizzazione o allo scadere di un periodo più lungo eventualmente specificato nella comunicazione.

Art. XIII.

Territori.

(*a*) (i) Le Nazioni Unite, allorchè sono responsabili dell'amministrazione di un territorio, o qualsiasi Governo contraente che ha la responsabilità delle relazioni internazionali di un territorio, possono in qualsiasi momento, con una comunicazione scritta indirizzata all'Organizzazione, dichiarare che la presente Convenzione si estende a tale territorio.

(ii) La presente Convenzione si intende estesa ad un territorio designato nella comunicazione a partire dalla data di ricezione di essa o da altra data eventualmente specificata nella comunicazione stessa.

(*b*) (i) Le Nazioni Unite, o qualsiasi Governo contraente, qualora abbiano fatto una dichiarazione in conformità al paragrafo (*a*) del presente articolo, possono, in qualsiasi momento dopo la scadenza di un periodo di cinque anni a partire dalla data in cui l'applicazione della Convenzione è stata così estesa ad un territorio qualsiasi, dichiarare con comunicazione scritta all'Organizzazione che la presente Convenzione cessa di applicarsi al detto territorio indicato nella comunicazione.

(ii) La Convenzione cessa di applicarsi al territorio indicato nella comunicazione al termine di un anno dalla data di ricezione della comunicazione stessa da parte dell'Organizzazione, o allo scadere di un periodo di tempo più lungo eventualmente specificato nella comunicazione.

(*c*) L'Organizzazione deve informare tutti i Governi contraenti della estensione della presente Convenzione ai territori di cui al paragrafo (*a*) del presente articolo e della cessazione della detta estensione conformemente alle disposizioni del paragrafo (*b*), specificando, per ciascun caso, la data da cui la presente Convenzione è stata applicata o ha cessato di esserlo.

Art. XIV.

Registrazione.

Appena la presente Convenzione entrerà in vigore essa sarà depositata dall'Organizzazione presso la Segreteria generale delle Nazioni Unite per la registrazione.

Art. XV.

Disposizioni transitorie.

(*a*) Nel caso in cui l'Organizzazione non assuma, con le modalità previste. dalla Convenzione sull'Organizzazione consultiva marittima intergovernativa firmata a Ginevra il 6 marzo 1948, i còmpiti che le sono assegnati dalla presente Convenzione, o fino a quando non assuma tali compiti, saranno applicate le seguenti disposizioni:

(i) tutte le funzioni che sono assegnate all'Organizzazione, salvo quelle contenute nell'art. IX, saranno assunte dal Governo del Regno Unito della Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord (d'ora in avanti chiamato il Governo del Regno Unito);

(ii) delle modifiche alla presente Convenzione possono essere proposte in qualsiasi momento da uno dei Governi contraenti al Governo del Regno Unito. Queste proposte dovranno essere comunicate da quest'ultimo a tutti gli altri Governi contraenti per l'esame e l'accettazione. Se una qualsiasi di tali modifiche sarà accettata all'unanimità dai Governi contraenti, la presente Convenzione dovrà essere modificata di conseguenza;

(iii) una conferenza allo scopo di rivedere la presente Convenzione sarà convocata dal Governo del Regno Unito allorchè la presente Convenzione sarà rimasta in vigore per cinque anni ed un terzo dei Governi contraenti ne avrà espresso il desiderio;

(iv) la presente Convenzione sarà depositata negli archivi del Regno Unito che ne trasmetterà copie conformi ufficiali a tutti i Governi firmatari.

(*b*) Allorchè l'Organizzazione assumerà le funzioni che ad essa incombono ai termini della presente Convenzione, il Governo del Regno Unito trasmetterà all'Organizzazione tutti i documenti che saranno stati depositati o ricevuti dal Governo del Regno Unito conformemente alla presente Convenzione.

In fede di quanto sopra i sottoscritti Plenipotenziari hanno apposto le loro firme alla presente Convenzione.

Fatto a Londra il giorno 10 giugno 1948, in un solo esemplare, in inglese ed in francese, ciascuno di questi testi facendo ugualmente fede.

Per la Repubblica Argentina:
A. J. Oddera.
Juan Eugenio Peffabet.
J. Martinez-Vivot.
(con riserva di accettazione).

Per il Commonwealth di Australia:
Norman G. Roskruge.
Sydney Pollock.
(con riserva di accettazione).

Per il Belgio:
G. Bertrand.
F. van Gool.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica degli Stati Uniti del Brasile:
Gustavo Goulart.
Antonio Alves Camara.
Paulo Noguierà Penido.
J. C. Rego Monteiro.
(con riserva di accettazione).

Per il Canadà:
J. Léger.
H. V. Anderson.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica del Cile:
K. Olsen.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica Cinese:
T. H. Cheng.
(con riserva di accettazione).

Per la Danimarca:
Ove Nielsen.
Aage H. Larsen.
A. Poulsen.
A. Bache.
T. C. Christensen.
Th. Petersen.
J. Kastrup Olsen.
Harry Em Rasmussen.
(con riserva di accettazione).

Per l'Egitto:
C. C. Fanous.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica di Finlandia:
William Söderman.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica Francese:
G. Anduze-Faris.
(con riserva di accettazione).

Per la Grecia:
A. Bachas.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica di Islanda:
Stefan Thorvardsson.
(con riserva di ratifica).

Per l'India:
V. Krishna Menon.
W. A. Master.
T. B. Bose.
S. A. T. Bullock.
(con riserva di accettazione).

Per l'Irlanda:
Denis Devlin.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica Italiana:
Giulio Ingianni.
(con riserva di accettazione).

Per i Paesi Bassi:
P. S. Van't Haaff.
A. van Anrooy.
D. Hudig.
E. Smit Fzn.
G. J. Barendse.
T. M. Pellinkhof.
(con riserva di accettazione).

Per la Nuova Zelanda:
Edward Brown.
G. V. Boivin.
(con riserva di accettazione).

Per la Norvegia:
E. Bryn.
J. Schönheyder.
Chr. Meyer.
Johs. E. Johansen.
(con riserva di accettazione).

Per il Pakistan:
Habib I. Rahimtoola.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica del Panama:
E. A. Morales.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica delle Filippine:
R. J. Fernandez.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica di Polonia:
H. Borakowski.
C. Antkowiak.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica Portoghese:
João de Deus Ramos.
José C. da Rocha.
Raul Alberto Soares da Costa.
Alfredo de Oliveira Baptista.
Luis Armando de Loura.
(con riserva di accettazione).

Per la Svezia:
Hjalmar Sjöholm.
(con riserva di accettazione).

Per l'Unione del Sud-Africa:
R. Gough Palmer.
G. A. Chettle.
(con riserva di accettazione).

Per l'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche:

Per il Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord:
John Anderson.
Gilmour Jenkins.
N. A. Guttery.
(con riserva di accettazione).

Per gli Stati Uniti d'America:
Joseph F. Farley.
Jesse E. Saugstad.
(con riserva di accettazione).

Per la Repubblica Federativa Popolare di Jugoslavia:

CAPITOLO I. — DISPOSIZIONI GENERALI

PARTE A. — APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, ECC.

Regola 1.
Applicazione.

(*a*) Salvo espresse disposizioni contrarie, le presenti regole si applicano unicamente alle navi che effettuano viaggi internazionali.

(*b*) Ciascun capitolo definisce con maggior precisione le categorie delle navi alle quali esso si applica, come pure il campo di applicazione delle disposizioni alle navi stesse.

Regola 2.
Definizioni.

Per l'applicazione delle presenti Regole, salvo espresse disposizioni contrarie:

(*a*) La parola « Regole » designa le regole alla quali si riferisce l'art. 1 (*a*) della presente Convenzione.

(*b*) La parola « Amministrazione » designa il Governo dello Stato in cui la nave è registrata.

(*c*) « Approvato » significa approvato da un'Amministrazione.

(*d*) « Viaggio internazionale » è il viaggio da un Paese al quale si applica la presente Convenzione ad un porto situato al di fuori di tale Paese, o viceversa; ed a questo riguardo ogni territorio delle cui relazioni internazionali sia responsabile un Governo contraente o che sia sottoposto all'amministrazione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite è considerato come Paese autonomo.

(*e*) Per « passeggero » si intende qualsiasi persona che non sia:
(i) il comandante od un membro dell'equipaggio o altra persona impiegata od occupata in qualsiasi qualità a bordo di una nave per i suoi bisogni;
(ii) un bambino di età inferiore ad un anno.

(*f*) « Nave da passeggeri » è una nave che trasporta più di dodici passeggeri.

(*g*) « Nave da carico » è qualsiasi nave che non sia una nave da passeggeri.

(*h*) « Nave cisterna » è una nave da carico costruita per il trasporto alla rinfusa di carichi liquidi di natura infiammabile, o adattata a tale uso.

(*i*) « Nave nuova » è una nave la cui chiglia è stata impostata il giorno dell'entrata in vigore della presente Convenzione o posteriormente.

(*j*) « Nave esistente » è una nave che non è una nave nuova.

(*k*) Un « miglio » è eguale a 1852 metri o 6080 piedi.

Regola 3.
Eccezioni.

(*a*) Salvo espresse disposizioni contrarie, le presenti Regole non si applicano:
(i) alla navi da guerra e ai trasporti truppe;
(ii) alle navi da carico inferiori a 500 tonnellate di stazza lorda;
(iii) alle navi senza mezzi di propulsione meccanica;
(iv) alle navi in legno di costruzione primitiva, quali le « dhows », le giunche, ecc.;
(v) alle navi da diporto che non si dedichino ad alcun traffico commerciale;
(vi) alle navi da pesca.

(*b*) Ferme restando tutte le disposizioni delle presenti Regole, nessuna prescrizione in esse contenuta deve applicarsi alle navi che navigano esclusivamente nei grandi laghi dell'America del Nord, delle acque che li collegano o che ad essi affluiscono, limitate all'Est dallo sbocco inferiore del Canale Lachine a Montréal, nella provincia di Québec (Canadà).

Regola 4.
Esenzioni.

(*a*) Una nave che non sia normalmente adibita a viaggi internazionali, ma che in circostanze eccezionali debba effettuare un singolo viaggio internazionale, può essere esonerata dalla Amministrazione da qualsiasi disposizione delle presenti Regole, a condizione che essa soddisfi alle prescrizioni che nella opinione dell'Amministrazione siano sufficienti a garantire la sua sicurezza per il viaggio che sta per effettuare.

(*b*) Ogni Amministrazione deve sottoporre all'Organizzazione, appena possibile, dopo il 1° gennaio di ciascun anno, un rapporto indicante il numero dei viaggi di tale natura, per i quali siano state accordate esenzioni nel corso dell'anno solare precedente.

Regola 5.
Equivalenza.

(*a*) Quando nelle presenti Regole è prescritto di sistemare o di avere a bordo un determinato impianto, dispositivo o apparecchio, o un tipo dei medesimi, oppure è stabilito che deve essere adottata una particolare disposizione, un'Amministrazione può accettare in sostituzione qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o qualsiasi altra disposizione, a condizione che detta Amministrazione riconosca, a seguito di prove appropriate, che l'impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o la disposizione proposti in sostituzione, siano di efficacia almeno equivalente a quella specificata nelle presenti Regole.

(*b*) Qualsiasi Amministrazione che accetti, con tali condizioni, la sostituzione di un impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o qualsiasi altra disposizione, deve informarne l'Organizzazione ed a richiesta deve comunicare all'Organizzazione stessa dettagli in proposito, unitamente ad un rapporto sulle prove effettuate.

PARTE B. — VISITE E CERTIFICATI

Regola 6.

Ispezioni e visite.

L'ispezione e la visita delle navi, per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni delle presenti Regole, e la concessione di eventuali esenzioni, devono essere effettuate da funzionari dello Stato ove la nave è registrata. Tuttavia, il Governo del detto Stato può affidare l'ispezione e la visita sia ad ispettori nominati a tale scopo che ad enti da essa riconosciuti. In ogni caso il Governo interessato si rende pienamente garante della completezza ed efficacia della ispezione e della visita.

Visite iniziali e successive alle navi da passeggeri.

Regola 7.

(*a*) Ogni nave da passeggeri deve essere sottoposta alle visite qui sotto specificate:

(i) una visita prima che la nave entri in servizio;

(ii) una visita periodica ogni dodici mesi;

(iii) visite supplementari, verificandosene la necessità.

(*b*) Le visite più sopra specificate devono essere effettuate come segue:

(i) *la visita prima che la nave entri in servizio* deve comprendere un'ispezione completa della sua struttura, delle macchine, del materiale di armamento, ivi compresa una visita a secco della carena, come pure una visita interna ed esterna delle caldaie. Questa visita deve essere effettuata in modo da assicurare che le disposizioni generali, il materiale, le dimensioni delle parti componenti la struttura, le caldaie ed i loro ausiliari, le macchine principali ed ausiliarie, le installazioni elettriche, le installazioni radio, i mezzi di salvataggio, i dispositivi per la localizzazione ed estinzione degli incendi, e tutte le altre parti dell'armamento, sono integralmente conformi alle prescrizioni della presente Convenzione ed alle disposizioni delle leggi, dei decreti, ordini e regolamenti emanati per la applicazione di questa Convenzione, da parte dell'Amministrazione, per le navi effettuanti il servizio al quale la nave è destinata. La visita deve essere tale da assicurare anche che la lavorazione di tutte le parti della nave e del suo armamento sono soddisfacenti sotto tutti i riguardi.

(ii) *la visita periodica* deve comprendere una ispezione della struttura, delle caldaie, delle macchine e dello armamento, ivi compresa una visita a secco della carena. Questa visita deve essere effettuata in modo da garantire che, per quanto si riferisce alla struttura, alle caldaie ed ai loro ausiliari, alle macchine principali ed ausiliarie, alle istallazioni elettriche, alle istallazioni radio, ai mezzi di salvataggio, ai dispositivi per la localizzazione ed estinzione degli incendi ed a tutte le altre parti dell'armamento, la nave è in condizioni soddisfacenti ed è idonea al servizio al quale è destinata e che risponde alle prescrizioni della presente Convenzione ed alle disposizioni delle leggi, dei decreti, ordini e regolamenti emanati dall'Amministrazione per l'applicazione della presente Convenzione;

(iii) *una visita generale o parziale*, secondo i casi, deve essere effettuata ogni volta che si verifica un sinistro o si manifesta un difetto che compromette la sicurezza della nave o l'efficienza o l'integrità dei mezzi di salvataggio o di altri apparati, o ogni volta che la nave subisce delle riparazioni o innovazioni importanti. La visita deve essere effettuata in modo da garantire che le riparazioni o innovazioni necessarie sono state realmente effettuate, che il materiale impiegato per queste riparazioni o innovazioni e la loro esecuzione sono, sotto tutti i punti di vista, soddisfacenti, e che la nave risponde, sotto tutti i punti di vista, alle prescrizioni della presente Convenzione ed alle disposizioni delle leggi, dei decreti, ordini e regolamenti emanati dalla Amministrazione per l'applicazione della presente Convenzione.

(*c*) (i) Le leggi, i decreti, ordini e regolamenti menzionati nel paragrafo (*b*) devono sotto tutti i riguardi essere tali da assicurare che la nave, dal punto di vista della vita umana, è idonea al servizio al quale è destinata;

(ii) queste leggi, decreti, ordini e regolamenti devono, tra l'altro, stabilire le prescrizioni da osservare per quanto si riferisce alle prove idrauliche prima e dopo che la nave è entrata in servizio, applicabili alle caldaie principali ed ausiliarie, alle connesioni, alle tubazioni di vapore, ai serbatoi ad alta pressione, ed alle casse nafta per le macchine a combustione interna, ivi comprese le prove di pressione da effettuarsi e gli intervalli tra due prove consecutive.

(*d*) Le caldaie principali ed ausiliarie, le connesioni, le casse ed i serbatoi, come pure le tubolature di vapore di diametro interno superiore a 76 millimetri (o 3 pollici) devono, da nuove, essere soddisfacemente provate a pressione idraulica. Le tubazioni di vapore di diametro interno superiore a 76 millimetri (o 3 pollici) devono subire prove idrauliche periodiche.

Regola 8.

Visita dei mezzi di salvataggio e di altre parti dell'armamento delle navi da carico.

A bordo delle navi da carico i mezzi di salvataggio ed i dispositivi per l'estinzione degli incendi ai quali si applicano i capitoli II e III delle presenti Regole, devono essere sottoposti ad un'ispezione prima e dopo l'entrata in servizio della nave, come è stabilito per le navi da passeggeri nel paragrafo (*a*) della Regola 7, salvo la sostituzione di ventiquattro mesi in luogo dei dodici stabiliti nel paragrafo (*a*) (ii) e nel paragrafo (*b*) di tale Regola per quanto si riferisce ai mezzi di salvataggio ed ai dispositivi per l'estinzione degli incendi. I fanali ed i mezzi di segnalazione sonora ed i segnali di pericolo esistenti sulla nave devono essere parimenti sottoposti a questa visita, allo scopo di garantire che essi corrispondono in pieno alle disposizioni della presente Convenzione ed al Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi di mare.

Regola 9.

Visita alle istallazioni radio delle navi da carico.

A bordo delle navi da carico le istallazioni radio alle quali si applica il capitolo IV delle presenti Regole devono essere sottoposte alle visite, prima e dopo l'entrata in servizio della nave, previste dal paragrafo (*a*) della Regola 7 per le navi da passeggeri e dal paragrafo (*b*) di detta Regola per quanto si riferisce alle installazioni radio.

Regola 10.

Conservazione delle condizioni dopo la visita.

Dopo che una delle visite previste dalle Regole 7, 8 o 9 è stata completata, nessun cambiamento deve essere apportato alle sistemazioni strutturali, alle macchine, all'armamento, ecc. che hanno formato oggetto della visita, senza l'autorizzazione dell'Amministrazione.

Regola 11.

Rilascio dei certificati.

(*a*) (i) Un certificato, detto « Certificato di Sicurezza », deve essere rilasciato dopo un'ispezione e visita ad una nave da passeggeri, la quale soddisfi in modo efficiente alle prescrizioni dei Capitoli II, III e IV, e a tutte le altre prescrizioni applicabili previste dalle presenti Regole;

(ii) un certificato, detto « Certificato di sicurezza per le dotazioni di armamento », deve essere rilasciato dopo l'ispezione ad una nave da carico che soddisfi in modo efficiente alle prescrizioni applicabili dei Capitoli II e III e a tutte le altre prescrizioni applicabili delle presenti Regole;

(iii) un certificato, detto « Certificato di sicurezza radiotelegrafica », deve essere rilasciato dopo l'ispezione ad una nave da carico munita di istallazione radiotelegrafica che soddisfi in modo efficiente alle prescrizioni del Capitolo IV ed a tutte le altre prescrizioni applicabili delle presenti Regole;

(iv) un certificato, detto « Certificato di sicurezza radiotelefonica », deve essere rilasciato dopo l'ispezione ad una nave da carico munita di installazione radiotelefonica che soddisfi in modo efficiente alle prescrizioni del Capitolo IV ed a tutte le altre prescrizioni applicabili delle presenti Regole;

(v) un certificato, detto « Certificato di esenzione », deve essere rilasciato a tutte le navi alle quali è stata accordata un'esenzione da parte di un Governo contraente nei confronti dell'applicazione ed in conformità alle prescrizioni di una delle presenti Regole;

(vi) i « Certificati di sicurezza », i « Certificati di sicurezza per le dotazioni di armamento », i « Certificati di sicurezza radiotelegrafica », i « Certificati di sicurezza radiotelefonica » ed i « Certificati di esenzione » devono essere rilasciati o dal Governo dello Stato in cui la nave è registrata, o dalle persone o dagli enti debitamente autorizzati da tale Governo. In ogni caso detto Governo assume la piena responsabilità del certificato.

(b) Ferma restando ogni altra prescrizione della presente Convenzione, qualsiasi certificato rilasciato in applicazione ed in conformità delle prescrizioni della Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1929, che sia valido all'entrata in vigore della presente Convenzione nei riguardi dell'Amministrazione che lo ha rilasciato, resterà valido fino alla data della sua scadenza ai termini dell'articolo 52 della suddetta Convenzione del 1929.

Regola 12.

Rilascio di certificati da parte di un altro Governo.

Un Governo contraente può, a richiesta dell'Amministrazione, sottoporre a visita una nave e se esso giudica che le prescrizioni delle presenti Regole siano soddisfatte, può rilasciare a detta nave i certificati in conformità delle presenti Regole. Qualsiasi certificato così rilasciato deve contenere una dichiarazione attestante che esso è stato rilasciato a richiesta del Governo dello Stato in cui la nave è registrata. Tale certificato avrà lo stesso valore di quello rilasciato in ottemperanza alla Regola 11 e dovrà essere parimenti riconosciuto.

Regola 13.

Durata della validità dei certificati.

(a) I certificati devono essere rilasciati per una durata non superiore a dodici mesi, ad eccezione dei certificati di sicurezza per le dotazioni di armamento, che devono essese rilasciati per una durata non superiore a ventiquattro mesi.

(b) Se alla data di scadenza del suo certificato una nave non si trova in un porto del Paese in cui è registrata, la validità del certificato potrà essere prorogata da un funzionario, debitamente autorizzato, del Paese in cui è registrata; una tale proroga deve essere accordata soltanto allo scopo di permettere alla nave di completare il suo viaggio di ritorno nel Paese in cui è registrata, e solamente nei casi in cui questa misura appaia opportuna e ragionevole.

(c) Nessun certificato può essere prorogato, con le modalità descritte nel comma (b), per un periodo superiore a cinque mesi, ed una nave cui detta proroga è così concessa non può, in virtù di detta proroga, dopo il suo ritorno nel Paese in cui è registrata, ripartire da detto Paese senza aver ottenuto un nuovo certificato.

(d) Un certificato che non sia stato prorogato conformemente alle precedenti disposizioni della presente Regola, può essere prorogato dall'Amministrazione per un periodo di tolleranza non superiore ad un mese dalla data della scadenza indicata su tale certificato.

Regola 14.

Tipo dei certificati.

(a) Tutti i certificati devono essere redatti nella lingua o nelle lingue ufficiali del Paese che li rilascia.

(b) Il tipo dei certificati deve essere conforme ai modelli contenuti nell'Appendice alle presenti Regole. La composizione tipografica di tali modelli di certificati deve essere riprodotta esattamente sui certificati rilasciati o sulle copie certificate conformi e le indicazioni riportate sui certificati rilasciati o sulle copie certificate conformi devono essere scritte in caratteri romani ed in cifre arabe.

Regola 15.

Affissione dei certificati.

Tutti i certificati o le loro copie certificate conformi rilasciati in relazione alle presenti Regole, ad eccezione dei Certificati di esenzione o delle loro copie certificate conformi, devono essere affissi sulla nave in un punto ben visibile e di facile accesso.

Regola 16.

Accettazione dei certificati.

I certificati rilasciati a nome di un Governo contraente devono essere accettati da tutti gli altri Governi contraenti per quanto si riferisce agli scopi della presente Convenzione. Essi devono essere considerati, da parte di tutti gli altri Governi contraenti, come aventi lo stesso valore dei certificati da essi rilasciati alle proprie navi.

Regola 17.

Modifiche ai certificati.

(a) Se nel corso di un viaggio particolare una nave ha a bordo un numero di persone inferiore al numero totale stabilito dal certificato di sicurezza ed in conseguenza, in relazione alle disposizioni delle presenti Regole, è autorizzata a portare un numero di imbarcazioni o di altri mezzi di salvataggio inferiore a quello stabilito nel Certificato, una nota a tale riguardo potrà essere rilasciata dal Governo, dal funzionario, dalla persona o dall'ente indicati nella Regola 11 e nella Regola 12.

(b) Questa nota deve specificare che, in tali speciali circostanze, non vi è alcuna violazione alle disposizioni delle presenti Regole. Essa deve essere allegata al certificato ed esserne il sostituto soltanto per quanto concerne i mezzi di salvataggio. Essa è valida solamente per il singolo viaggio per il quale è stata rilasciata.

Regola 18.

Controllo.

Qualsiasi nave che possieda un certificato rilasciato in ottemperanza alla Regola 11 o alla Regola 12 è soggetta nei porti degli altri Governi contraenti ad un controllo da parte di funzionari debitamente autorizzati da tali Governi, entro i limiti in cui tale controllo abbia per oggetto di verificare se a bordo esiste un certificato valido e, se necessario, di assicurarsi che la nave sia in uno stato di navigabilità corrispondente sostanzialmente alle indicazioni di tale certificato. Tale certificato deve essere accettato, a meno che, nell'opinione del funzionario che effettua il controllo, lo stato di navigabilità della nave non corrisponda sostanzialmente alle indicazioni di detto certificato e che la nave non possa prendere il mare senza pericolo per i passeggeri o per l'equipaggio. In tal caso egli deve prendere le misure necessarie per assicurarsi che la nave non possa lasciare gli ormeggi fino a che non possa farlo senza pericolo per i passeggeri o per l'equipaggio. Nel caso in cui tale controllo dia luogo ad un intervento qualsiasi, il funzionario esercitante tale controllo deve informare immediatamente e per iscritto il Console del Paese in cui la nave è registrata di tutte le circostanze che hanno fatto considerare tale intervento necessario; ed i fatti devono essere riferiti all'Organizzazione.

Regola 19.

Benefici della Convenzione

I benefici della presente Convenzione non possono essere invocati in favore di alcuna nave che non possieda i dovuti certificati in corso di validità.

PARTE C. — SINISTRI

Regola 20.

Sinistri.

(a) Ogni Amministrazione si impegna ad effettuare un'inchiesta per ogni importante sinistro marittimo occorso ad una delle sue navi sottoposte alle disposizioni della presente Convenzione. Tale inchiesta ha lo scopo, oltre agli altri, di stabilire se convenga apportare modifiche alle presenti Regole.

(b) Ciascun Governo contraente si impegna a trasmettere all'Organizzazione tutte le informazioni riguardanti tali sinistri. Nessun rapporto o raccomandazione dell'Organizzazione basato su tali informazioni deve rivelare l'identità o la nazionalità delle navi cui si riferisce, o in qualsiasi modo stabilire o lasciar presumere una responsabilità da parte di qualsiasi nave o persona.

CAPITOLO II. - COSTRUZIONE

PARTE A. — DISPOSIZIONI GENERALI

Regola 1.

Applicazione.

(*a*) (i) A meno che non sia diversamente stabilito in modo esplicito, questo capitolo si applica alle navi nuove;

(ii) nel caso di navi da passeggeri o da carico esistenti, che non risultino già conformi alle prescrizioni di questo Capitolo relative alle navi nuove, le misure da prendere per ciascuna nave dovranno essere esaminate dall'Amministrazione in modo da assicurare un aumento di sicurezza, dove risulti possibile e ragionevole.

(*b*) Per l'applicazione di questo capitolo:

(i) una nave da passeggeri nuova è una nave da passeggeri la cui chiglia è stata impostata il giorno di entrata in vigore della presente Convenzione o posteriormente, o una nave da carico la quale sia trasformata in nave da passeggeri in tale data o posteriormente. Tutte le altre navi da passeggeri sono considerate come navi da passeggeri già esistenti;

(ii) una nave da carico nuova è una nave da carico la cui chiglia è stata impostata il giorno di entrata in vigore della presente Convenzione o posteriormente.

(*c*) Ciascuna Amministrazione può esentare da queste prescrizioni navi determinate o categorie di navi appartenenti al proprio Paese, le quali, nel corso del loro viaggio, non si allontanino di oltre 20 miglia dalla terra più vicina e le condizioni del viaggio e di riparo del percorso seguito siano di natura tale che l'applicazione di una qualsiasi prescrizione del presente Capitolo non sia necessaria nè ragionevole.

(*d*) Quando una nave da passeggeri è autorizzata, in forza della Regola 22 del Capitolo III, a trasportare un numero di persone eccedente la disponibilità dei posti stabiliti nelle imbarcazioni, essa deve conformarsi alle Regole speciali di compartimentazione stabilite nella Regola 5 (*e*), ed alle relative disposizioni speciali riguardanti la permeabilità, stabilite nella Regola 4 (*d*), a meno che l'Amministrazione, tenuto conto della natura e delle condizioni del viaggio, consideri come sufficiente l'applicazione delle altre disposizioni delle Regole del presente Capitolo.

(*e*) Nel caso di navi da passeggeri che siano utilizzate per trasportare, in viaggi speciali, un gran numero di passeggeri senza sistemazione in cuccetta, come ad es. il trasporto di pellegrini, l'Amministrazione, se giudica che è praticamente impossibile applicare le prescrizioni del presente capitolo, può dispensare tali navi, purchè appartenenti al proprio Paese, dall'osservanza delle prescrizioni in questione, alle seguenti condizioni:

(i) che compatibilmente con le esigenze del traffico siano osservate al massimo possibile le prescrizioni relative alla costruzione;

(ii) che siano prese disposizioni atte a stabilire prescrizioni generali da applicare al caso particolare di tal genere di traffici. Dette prescrizioni devono essere concordate con gli altri Governi contraenti, se ve ne sono, che possono essere direttamente interessati al trasporto di tali passeggeri in simili traffici.

Ferme restando tutte le disposizioni della presente Convenzione, le Regole di Simla del 1931 rimangono in vigore tra i Paesi che vi hanno aderito fino al momento in cui entreranno in vigore le prescrizioni contemplate dal paragrafo (*e*) (ii) della presente Regola.

Regola 2.

Definizioni.

Per l'applicazione di questo capitolo, salvo espresse disposizioni contrarie:

(*a*) (i) *Galleggiamento di compartimentazione* è il galleggiamento in base al quale viene determinata la compartimentazione della nave;

(ii) *Massimo galleggiamento di compartimentazione* è quello corrispondente alla massima immersione;

(*b*) *Lunghezza della nave* è quella misurata tra le perpendicolari condotte alle estremità del massimo galleggiamento di compartimentazione.

(*c*) *Larghezza della nave* è la massima larghezza fuori ossatura al massimo galleggiamento di compartimentazione o al di sotto di esso.

(*d*) *Ponte delle paratie* è il più alto ponte al quale giungono le paratie stagne trasversali.

(*e*) *Linea limite* è una linea tracciata almeno 76 millimetri (o 3 pollici) al di sotto della faccia superiore del ponte delle paratie a murata.

(*f*) *Immersione* è la distanza verticale, al mezzo della nave, dalla linea di costruzione al galleggiamento di compartimentazione considerato.

(*g*) *Permeabilità* di uno spazio è la percentuale del volume di tale spazio che può essere occupata dall'acqua.

Il volume di uno spazio estendentesi oltre la linea limite va misurato solamente fino all'altezza di tale linea.

(*h*) Lo *spazio dell'apparato motore* si estende nel senso verticale dalla linea di costruzione alla linea limite e nel senso longitudinale fra le due paratie stagne trasversali principali estreme che limitano gli spazi occupati dai macchinari di propulsione principali ed ausiliari, le caldaie, se vi sono, e tutti i depositi permanenti di carbone.

Nel caso di sistemazioni fuori dell'usuale i limiti dello spazio dell'apparato motore possono essere stabiliti dall'Amministrazione.

(*i*) Gli *spazi dei passeggeri* sono quelli destinati ad alloggio o ad altro uso dei passeggeri, ad eccezione dei locali per bagagli, per magazzini, per provviste e per la posta.

Per l'applicazione delle Regole 4 e 5 gli spazi situati al di sotto della linea limite, destinati ad alloggio o ad altro uso dell'equipaggio, devono essere considerati come spazi dei passeggeri.

(*j*) In tutti i casi i *volumi* devono essere calcolati fuori ossatura.

PARTE B. - COMPARTIMENTAZIONE E STABILITÀ

(La parte B si applica solamente alle navi da passeggeri, ad eccezione della Regola 18, che si applica anche alle navi da carico).

Regola 3.

Lunghezza allagabile.

(*a*) La lunghezza allagabile in ciascun punto della lunghezza della nave deve essere determinata con un metodo di calcolo che tenga in considerazione la forma, l'immersione e le altre caratteristiche della nave considerata.

(*b*) In una nave col ponte delle paratie continuo, per lunghezza allagabile in un determinato punto si intende la massima parte di lunghezza della nave avente il suo centro nel punto considerato e che può essere allagata nelle ipotesi indicate dalla Regola 4 senza che la nave si immerga oltre la linea limite.

(*c*) (i) In una nave col ponte delle paratie discontinuo, la lunghezza allagabile in un qualsiasi punto può essere determinata considerando una linea limite continua che non sia in nessun punto a meno di 76 millimetri (o 3 pollici) al di sotto della faccia superiore del ponte a murata, fino al quale le paratie corrispondenti ed i fianchi della nave sono mantenuti stagni.

(ii) Quando una parte della linea limite considerata è sensibilmente al di sotto del ponte a cui arrivano le paratie, l'Amministrazione può autorizzare qualche tolleranza alla tenuta stagna di quelle parti delle paratie che si trovano al di sopra della linea limite ed immediatamente al di sotto del ponte più alto.

Regola 4.

Permeabilità.

(*a*) Le ipotesi cui fa riferimento la Regola 3 riguardano la permeabilità degli spazi al di sotto della linea limite.

Nel determinare la lunghezza allagabile si deve adottare una permeabilità media uniforme per l'intera lunghezza di ciascuna delle seguenti porzioni di scafo al di sotto della linea limite:

(i) lo spazio dell'apparato motore, come definito dalla Regola 2;

(ii) la parte dello scafo a proravia dello spazio dell'apparato motore; e

(iii) la parte dello scafo a poppavia dello spazio dell'apparato motore.

(*b*) (i) Per le navi a vapore la permeabilità media uniforme dello spazio dell'apparato motore deve essere desunta dalla formula:

$$80 + 12{\cdot}5 \left(\frac{a-c}{v}\right)$$

dove:

a = volume degli spazi dei passeggeri, come definiti dalla Regola 2, che si trovano sotto la linea limite e nei limiti dello spazio dell'apparato motore;

c = volumi degli interponti adibiti alle merci, al carbone o ai magazzini per le provviste di bordo, che si trovano al di sotto della linea limite e nei limiti dello spazio dell'apparato motore;

v = volume totale dello spazio dell'apparato motore al di sotto della linea limite.

(ii) Per le navi con apparato motore a combustione interna la permeabilità media uniforme deve essere eguale al valore ottenuto con la formula di cui sopra, aumentato di 5;

(iii) Quando è dimostrato, a soddisfazione dell'Amministrazione, che la permeabilità media, determinata per calcolo diretto, è inferiore a quella data dalla formula, può essere assunto il valore calcolato direttamente. Per questo calcolo diretto la permeabilità degli spazi dei passeggeri, come definiti dalla Regola 2, deve essere assunta eguale a 95; quella degli spazi adibiti alle merci, al carbone o ai magazzini per le provviste di bordo eguale a 60 e quella dei doppi fondi e delle cisterne per combustibile liquido o per altri usi ai valori di volta in volta approvati dall'Amministrazione.

(*c*) Ad eccezione dei casi previsti nel successivo paragrafo (*d*), la permeabilità media uniforme delle porzioni di scafo a proravia (o poppavia) dello spazio dell'apparato motore deve essere desunta dalla formula:

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

dove:

a = volume degli spazi dei passeggeri, come definiti dalla Regola 2, situati sotto la linea limite, a proravia o a poppavia dello spazio dell'apparato motore; e

v = volume totale dell'intera porzione di scafo al di sotto della linea limite a proravia o a poppavia dello spazio dell'apparato motore.

(*d*) Nel caso di una nave autorizzata, in base alla Regola 22 del Capitolo III, a trasportare un numero di persone eccedente la disponibilità dei posti stabiliti nelle imbarcazioni e che deve, conformemente al paragrafo (*d*) della Regola 1 del presente Capitolo, soddisfare a disposizioni speciali, la permeabilità media uniforme per tutte le porzioni di scafo a proravia (o poppavia) dello spazio dell'apparato motore deve essere desunta dalla formula:

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

dove:

b = volume degli spazi situati a proravia (o poppavia) dello spazio dell'apparato motore, al di sotto della linea limite e al di sopra dell'orlo superiore dei madieri, del doppio fondo o delle cisterne dei gavoni, a seconda dei casi, destinati ed usati come spazio per merci, depositi carbone o combustibile liquido, magazzini provviste, locali bagagli e posta, depositi catene e cisterne per acqua dolce; e

v = volume dell'intera porzione di scafo al di sotto della linea limite a proravia o a poppavia dello spazio dell'apparato motore.

Nel caso di navi adibite a servizi in cui le stive da carico non sono abitualmente occupate da forti quantità di carico, nessuna porzione di tali spazi per merci deve includersi nel calcolo di « b ».

(*e*) Nel caso di sistemazioni fuori dell'usuale, l'Amministrazione può permettere o richiedere un calcolo diretto della permeabilità media per le porzioni di scafo situate a proravia o a poppavia dello spazio dell'apparato motore. Ai fini di tale calcolo la permeabilità dello spazio dei passeggeri, come definiti nella Regola 2, deve essere assunta eguale a 95, quella degli spazi contenenti apparati motore eguale a 80, quella di tutti gli spazi adibiti alle merci, al carbone ed ai magazzini provviste eguale a 60 e quella dei doppi fondi, delle cisterne per combustibili liquidi o per altri usi ai valori di volta in volta approvati dall'Amministrazione.

(*f*) Se una parte sola di un interponte, compreso tra due paratie stagne trasversali, è destinata ai passeggeri o all'equipaggio, l'intero spazio deve essere considerato come adibito ai passeggeri, deducendosi però ogni spazio adibito ad altro servizio, che si trovi completamente chiuso fra pareti metalliche permanenti. Se, però, lo spazio dei passeggeri o dell'equipaggio in questione è completamente chiuso tra pareti metalliche permanenti, soltanto tale spazio così racchiuso deve essere considerato come spazio adibito ai passeggeri.

Regola 5.

Lunghezza ammissibile dei compartimenti.

(*a*) Le navi devono essere compartimentate il più efficacemente possibile, compatibilmente con la natura del servizio al quale esse sono destinate. Il grado di compartimentazione deve variare in funzione della lunghezza della nave e del servizio cui la nave è destinata, in modo che il più alto grado di compartimentazione corrisponda alle navi di maggiore lunghezza adibite in modo preminente al trasporto dei passeggeri.

(*b*) *Fattore di compartimentazione.* — La lunghezza massima ammissibile di un compartimento avente il suo centro in qualsiasi punto della lunghezza dello scafo è ottenuta moltiplicando la massima lunghezza allagabile per un appropriato coefficiente chiamato *fattore di compartimentazione.*

Il fattore di compartimentazione dipende dalla lunghezza della nave, e, per una data lunghezza, varia a seconda della natura del servizio cui la nave è destinata. Esso decresce in modo continuo e regolare:

(i) coll'aumentare della lunghezza, e

(ii) da un valore A, applicabile alle navi adibite in modo preminente al trasporto delle merci, ad un valore B, applicabile alle navi adibite in modo preminente al trasporto dei passeggeri.

Le variazioni dei valori A e B sono espresse dalle seguenti formule (I) e (II), nelle quali L è la lunghezza della nave, come definita dalla Regola 2:

L in metri

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ e più})$$

L in piedi

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ e più}) \quad \ldots\ldots (I)$$

L in metri

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ e più})$$

L in piedi

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ e più}) \quad \ldots (II)$$

(*c*) *Criterio di servizio.* — Il fattore di compartimentazione che compete ad una nave di data lunghezza viene determinato in base al valore dell'indice del criterio di servizio (d'ora in avanti chiamato criterio di servizio), dato dalle seguenti formule (III) e (IV), nelle quali:

C_s = Indice del criterio di servizio;

L = Lunghezza della nave, come definita dalla Regola 2;

M = Volume dello spazio dell'apparato motore, come definito dalla Regola 2, con l'aggiunta dei depositi permanenti di combustibile liquido, situati sopra il doppio fondo a proravia ed a poppavia dello spazio suddetto;

P = volume complessivo degli spazi destinati ai passeggeri al di sotto della linea limite, come definita dalla Regola 2;

V = volume totale dello scafo al di sotto della linea limite;

P_1 = KN, dove:

N = numero dei passeggeri per il quale la nave deve essere abilitata;

K: ha i seguenti valori:

	Valore di K
Lunghezza in metri e volumi in metri cubi	0,056 L;
Lunghezza in piedi e volumi in piedi cubi	0,6 L.

Quando il valore KN è maggiore della somma di P e del volume complessivo degli spazi effettivamente destinati ai passeggeri al disopra della linea limite, si assumerà per P_1 tale somma, oppure 2/3 di KN se quest'ultimo valore risulta maggiore di detta somma.

Se P_1 è maggiore di P:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots (III)$$

negli altri casi:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots (IV)$$

Per le navi che non hanno il ponte delle paratie continuo i volumi devono essere calcolati fino alle linee limiti usate nel calcolo delle lunghezze allagabili.

(*d*) *Regole di compartimentazione delle navi diverse da quelle considerate dal paragrafo* (*e*) *della presente Regola*:

(i) *la compartimentazione a poppavia del gavone di prora* per navi aventi una lunghezza di 131 metri (o 430 piedi) e più, e con criterio di servizio di 23 o meno deve essere determinato dal fattore di compartimentazione A dato dalla formula (I); per quelle aventi un criterio di servizio di 123 o più, dal fattore B dato dalla formula (II); per quelle aventi un criterio di servizio compreso fra 23 e 123, dal fattore F desunto per interpolazione lineare fra i fattori A e B, usando la formula:

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \qquad \text{(V)}$$

Qualora il fattore F risulti inferiore a 0,40 e sia dimostrata, a soddisfazione dell'Amministrazione, l'impossibilità pratica di applicare tale fattore in un compartimento dell'apparato motore, la compartimentazione, per tale compartimento, può farsi in base ad un fattore più elevato che non superi però il valore di 0,40;

(ii) *la compartimentazione a poppavia del gavone di prora* per navi aventi una lunghezza inferiore a 131 metri (o 430 piedi), ma non inferiore a 79 metri (o 260 piedi), aventi criterio di servizio uguali a S, dove:

$$S = \frac{3.574 - 25\,L}{13} \text{ (L in metri)} = \frac{9.382 - 20\,L}{34} \text{ (L in piedi)}$$

deve essere determinata da un fattore di compartimentazione eguale all'unità; per quelle aventi un criterio di servizio di 123 o più, dal fattore B dato dalla formula (II); e per quelle aventi un criterio di servizio compreso fra S e 123, dal fattore F desunto per interpolazione lineare tra l'unità ed il fattore B mediante la formula:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \qquad \text{(VI)}$$

(iii) *la compartimentazione a poppavia del gavone di prora* per navi aventi una lunghezza inferiore a 131 metri (o 430 piedi), ma non inferiore a 79 metri (o 260 piedi), con criterio di servizio minore di S, e quella di tutte le navi aventi una lunghezza inferiore a 79 metri (o 260 piedi), deve essere determinata da un fattore di compartimentazione eguale all'unità, a meno che non venga dimostrata, a soddisfazione dell'Amministrazione, sia nell'uno che nell'altro caso, la pratica impossibilità di applicare tale fattore in una qualsiasi parte della nave, nel qual caso l'Amministrazione può accordare delle tolleranze nella misura che ritiene giustificata dalle circostanze;

(iv) le regole del paragrafo (*d*) (iii) si applicano anche a navi di qualsiasi lunghezza autorizzate a trasportare un numero di passeggeri eccedente dodici, ma che non superi il minore dei due valori seguenti:

$$\frac{L^2}{650} \text{ (in metri)} = \frac{L^2}{7.000} \text{ (in piedi)} \quad \text{o } 50.$$

(*e*) *Regole speciali di compartimentazione per navi autorizzate, in base alla Regola 22 del Capitolo III, a trasportare un numero di persone eccedente la disponibilità dei posti stabiliti nelle imbarcazioni di salvataggio e tenute, in base al paragrafo* (*d*) *della Regola 1 del presente Capitolo, a conformarsi a disposizioni speciali*:

(i) (*a*) Nel caso di navi preminentemente adibite al trasporto di passeggeri, la compartimentazione a poppavia del gavone di prora deve essere determinata da un fattore 0,50 o da un fattore determinato conformemente ai paragrafi (*c*) e (*d*) della presente Regola, se inferiore a 0,50.

(*b*) Nel caso di navi del genere, aventi una lunghezza inferiore a metri 91,5 (o 300 piedi), se l'Amministrazione riconosce la pratica impossibilità di attenersi per un dato compartimento a tale fattore, essa può permettere che la lunghezza di tale compartimento sia determinata da un fattore più elevato, purchè il fattore assunto sia il più basso che praticamente e ragionevolmente le circostanze consentono.

(ii) se, nel caso di qualsiasi nave avente una lunghezza inferiore o no a metri 91,5 (o 300 piedi), la necessità di trasportare notevoli quantitativi di merci non permette, in pratica, di richiedere che la compartimentazione a poppavia del gavone di prora sia determinata da un fattore non eccedente 0,50, il grado di compartimentazione applicabile deve essere determinato conformemente a quanto disposto dai successivi paragrafi da (*a*) ad (*e*), rimanendo inteso che tutte le volte che l'Amministrazione può ritenere, sotto tutti gli aspetti, che la loro rigida applicazione è irragionevole, può essere consentito un adattamento alternativo delle paratie stagne che risulti giustificato dalle circostanze e che non diminuisca l'efficacia complessiva della compartimentazione;

(*a*) le disposizioni del paragrafo (*c*) della presente Regola, relative al criterio di servizio, devono essere applicate, con l'eccezione che, nel calcolo di P_1 per passeggeri con posto in cuccetta, K deve avere il maggiore dei due valori seguenti: il valore determinato dal paragrafo (*c*) della presente Regola, ovvero 3,55 metri cubi (o 125 piedi cubi); per i passeggeri non aventi posto in cuccetta, K deve avere il valore di 3,55 metri cubi (o 125 piedi cubi);

(*b*) il fattore B nel paragrafo (*b*) della presente Regola deve essere sostituito dal fattore BB, desunto dalla formula seguente:

L in metri

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \text{ (L = 55 e più)}$$

L in piedi

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \text{ (L = 180 e più)};$$

(*c*) *la compartimentazione a poppavia del gavone di prora* per navi aventi una lunghezza eguale o superiore a 131 metri (o 430 piedi) e con criterio di servizio eguale od inferiore a 23, deve essere determinata dal fattore A dato dalla formula (I) del paragrafo (*b*) della presente Regola; per quelle aventi criterio di servizio eguale o superiore a 123, dal fattore BB dato dalla formula contenuta nel precedente comma (ii) (*b*); e per quelle aventi criterio di servizio compreso fra 23 e 123, dal fattore F desunto dalla interpolazione lineare tra i fattori A e BB con l'impiego della seguente formula:

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100}$$

ad eccezione che, se il fattore F così ottenuto è inferiore a 0,50, il fattore da assumere deve essere 0,50 o un fattore calcolato conformemente alle disposizioni del paragrafo (*d*) (i) della presente Regola, assumendo il minore dei due;

(*d*) *la compartimentazione a poppavia del gavone di prora* per navi aventi una lunghezza inferiore a 131 metri (o 430 piedi), ma non inferiore a 55 metri (o 180 piedi), e con criterio di servizio eguale a S_1, dove

$$S_1 = \frac{3.712 - 25\,L}{19} \text{ (L in metri)}$$

$$S_1 = \frac{1.950 - 4\,L}{10} \text{ (L in piedi)}$$

deve essere determinata da un fattore eguale all'unità; per quelle aventi un criterio di servizio eguale o superiore a 123, dal fattore BB dato dalla formula specificata nel comma (ii) (*b*) del presente paragrafo; per quelle aventi criterio di servizio compreso fra S_1 e 123 dal fattore F ricavato dalla interpolazione lineare tra l'unità ed il fattore BB, usando la formula:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

ad eccezione che, se in ciascuno di questi due ultimi casi il fattore così ottenuto è inferiore a 0,50, la compartimentazione può essere determinata da un fattore che non ecceda 0,50;

(*e*) *la compartimentazione a poppavia del gavone di prora* per navi aventi una lunghezza inferiore a 131 metri (o 430 piedi), ma non inferiore a 55 metri (o 180 piedi), con criterio di servizio inferiore a S_1, e quella di tutte le navi aventi una lunghezza inferiore a 55 metri (o 180 piedi), deve essere determinata da un fattore eguale all'unità, a meno che non venga dimostrata, a soddisfazione dell'Amministrazione, la pratica impossibilità

di attenersi a tale fattore per dei compartimenti particolari, nel qual caso l'Amministrazione può accordare delle tolleranze per quanto si riferisce a questi compartimenti, nella misura che ritiene giustificata dalle circostanze, a condizione comunque che il compartimento poppiero ed il maggior numero possibile dei compartimenti prodieri (compresi tra il gavone di prora e l'estremità poppiera dello spazio dell'apparato motore) abbiano una lunghezza che non sorpassi la lunghezza allagabile.

Regola 6.

Prescrizioni speciali relative alla compartimentazione.

(*a*) Quando in una o più parti della nave le paratie stagne si estendono ad un ponte più alto che nel resto della nave, e si desidera, nel calcolo della lunghezza allagabile, beneficiare di questa più alta estensione delle paratie, possono essere usate separate linee limite per ciascuna porzione della nave, purchè:

(i) i fianchi della nave si estendano per tutta la lunghezza della nave fino al ponte corrispondente alla linea limite più alta, e tutte le aperture nel fasciame esterno al disotto di questo ponte, per tuta la lunghezza della nave, siano considerate, ai fini della Regola 13, come se fossero al disotto della linea limite;

(ii) i due compartimenti adiacenti allo «scalino» del ponte delle paratie siano, ciascuno, nei limiti della lunghezza ammissibile, corrispondenti alle loro rispettive linee limite; e, inoltre, la lunghezza complessiva di detti due compartimenti non superi il doppio della lunghezza ammissibile calcolata in base alla più bassa delle due linee limite.

(*b*) (i) Un compartimento può oltrepassare la lunghezza ammissibile stabilita dalle prescrizioni della Regola 5, purchè la lunghezza combinata di ciascuna delle due coppie di compartimenti adiacenti che si possono formare col compartimento in questione non oltrepassi nè la lunghezza allagabile, nè il doppio della lunghezza ammissibile;

(ii) qualora uno dei due compartimenti adiacenti càpiti nello spazio dell'apparato motore, mentre l'altro ne resti fuori, e la permeabilità media di questo sia diversa da quella dello spazio dell'apparato motore, la lunghezza combinata dei due compartimenti deve essere corretta, prendendo per base la permeabilità media delle due parti della nave in cui i compartimenti in questione sono situati;

(iii) qualora i due compartimenti adiacenti abbiano fattori di compartimentazione diversi, la lunghezza combinata di questi due compartimenti deve essere determinata proporzionalmente.

(*c*) Nelle navi aventi una lunghezza eguale o superiore a 131 metri (o 430 piedi), una delle paratie principali trasversali, a poppavia del gavone di prora, deve essere sistemata ad una distanza dalla perpendicolare avanti non maggione della lunghezza ammissibile.

(*d*) Una paratia trasversale principale può avere un recesso, purchè ogni parte del recesso sia compresa tra due superfici verticali, sui due lati della nave, situate ad una distanza dal fasciame esterno uguale ad un quinto della larghezza della nave, come definita dalla Regola 2, e misurata normalmente al piano di simmetria al livello del massimo galleggiamento di compartimentazione.

Qualsiasi porzione di recesso oltrepassante i detti limiti deve essere considerata come uno scalino e sottoposta alle regole del paragrafo seguente.

(*e*) Una paratia trasversale principale può avere uno scalino purchè soddisfi ad una delle seguenti condizioni:

(i) la lunghezza combinata dei due compartimenti, separati dalla paratia in questione, non ecceda il 90% della lunghezza allagabile o il doppio della lunghezza ammissibile; purchè nelle navi aventi un fattore di compartimentazione superiore a 0,9 la lunghezza combinata dei due compartimenti in questione non ecceda la lunghezza ammissibile;

(ii) in corrispondenza dello scalino sia assicurata una compartimentazione addizionale atta a garantire lo stesso grado di sicurezza dato da una paratia piana;

(iii) il compartimento sul quale si estende lo scalino non superi la lunghezza ammissibile corrispondente ad una linea limite presa 76 millimetri (o 3 pollici) al disotto dello scalino.

(*f*) Quando una paratia trasversale principale presenta un recesso, ovvero uno scalino, deve esere sostituita, nello studio della compartimentazione, da una equivalente paratia piana.

(*g*) Se la distanza tra due paratie trasversali principali adiacenti, o tra le loro equivalenti paratie piane, ovvero tra due piani trasversali passanti tra le parti più ravvicinate di due paratie a scalino, è minore della più piccola delle due lunghezze: metri 3,05 (o 10 piedi) più il 3 per cento della lunghezza della nave, ovvero metri 10,67 (o 35 piedi), una sola di queste paratie è considerata come facente parte della compartimentazione conformemente alle prescrizioni della Regola 5.

(*h*) Quando uno dei compartimenti stagni principali formati da paratie trasversali contiene una propria suddivisione, e può essere dimostrato, a soddisfazione dell'Amministrazione, che, in seguito a qualunque specie di avaria laterale, estendentesi per la minore delle due lunghezze: metri 3,05 (o 10 piedi) più il 3 per cento della lunghezza della nave, ovvero metri 10,67 (o 35 piedi), il volume del compartimento principale non risulterebbe allagato per intero, una proporzionale tolleranza può essere concessa nella determinazione della lunghezza ammissibile di quel compartimento. In tal caso, il volume dell'effettiva riserva di galleggiabilità attribuita al fianco non avariato non deve essere maggiore di quello assunto per il fianco avariato.

Regola 7.

Stabilità delle navi in caso di avaria.

(*a*) Per la nave integra, nelle diverse condizioni di servizio, deve essere prevista una stabilità tale che dopo l'allagamento di un qualsiasi compartimento principale, il quale si trovi nei limiti della lunghezza allagabile, la nave resista allo stato finale dell'allagamento.

Quando due compartimenti principali contigui, separati da una paratia a scalino, rispondono alle prescrizioni del paragrafo (*e*) (i) della Regola 6, la stabilità allo stato integro deve essere tale che la nave resista all'allagamento di due compartimenti contigui.

Quando il fattore di compartimentazione richiesto è eguale o inferiore a 0,50, la stabilità, allo stato integro, deve essere tale che la nave soddisfi a questa condizione, supponendo allagati due qualsiasi compartimenti principali contigui.

(*b*) (i) Le prescrizioni del paragrafo (*a*) della presente Regola devono essere verificate a mezzo di calcoli eseguiti in conformità ai paragrafi successivi (*c*), (*d*) ed (*f*), tenendo conto delle proporzioni e delle caratteristiche costruttive della nave, come pure della disposizione e della configurazione dei compartimenti supposti allagati. Nell'eseguire questi calcoli si deve supporre la nave nelle più sfavorevoli condizioni di servizio dal punto di vista della stabilità.

(ii) Quando viene proposto di sistemare ponti, doppi fianchi o paratie longitudinali che possano ostacolare il deflusso dell'acqua, si deve dimostrare, a soddisfazione dell'Amministrazione, che nei calcoli si è tenuto giusto conto di tali ostacoli.

(*c*) Nei calcoli di stabilità in caso di avaria si devono assumere le seguenti permeabilità per volumi e superfici:

Spazi	*Permeabilità*
Occupati dalle merci, carbone, provviste	60
Occupati da alloggi	95
Occupati da macchinari	85
Destinati a liquidi	0 oppure 95 (*)

(*) scegliendo il valore che implica le prescrizioni più severe.

(*d*) Le dimensioni minime della falla considerata devono essere le seguenti:

(i) *estensione longitudinale*: il minore dei due valori: metri 3,05 (o 10 piedi) più il 3 per cento della lunghezza della nave, o metri 10,67 (o 35 piedi);

(ii) *estensione trasversale* (misurata dalla murata verso l'interno della nave e normalmente al piano di simmetria, al livello del massimo galleggiamento di compartimentazione): la distanza di un quinto della larghezza della nave, come definita dalla Regola 2;

(iii) *estensione verticale*: dalla faccia superiore del doppio fondo fino alla linea limite;

(iv) se un'avaria di estensione inferiore a quella indicata nei precedenti comma (i), (ii) e (iii) dà luogo a condizioni più severe dal punto di vista dello sbandamento o della perdita di altezza metacentrica residua, una tale avaria deve essere adottata come ipotesi per i calcoli.

(*e*) L'allagamento non simmetrico deve essere contenuto al minimo compatibile con l'efficenza delle sistemazioni. Quan-

do sono previste sistemazioni per il bilanciamento trasversale, la loro disposizione, come pure il valore dello sbandamento massimo prima del bilanciamento, devono essere approvati dall'Amministrazione. Tutti i dati necessari concernenti l'uso di queste disposizioni devono essere forniti al comandante della nave.

(*f*) La nave, nella sua situazione definitiva dopo l'avaria e dopo che le misure di bilanciamento sono state prese, deve soddisfare alle seguenti condizioni:

(i) nel caso di allagamento simmetrico l'altezza metacentrica residua deve essere positiva, salvo casi speciali per i quali l'Amministrazione ha la facoltà di accettare un'altezza metacentrica negativa (nave diritta), purchè lo sbandamento dovuto all'ingavonamento risulti inferiore a 7 gradi;

(ii) nel caso di allagamento non simmetrico lo sbandamento totale non deve eccedere i 7 gradi, salvo casi speciali per i quali l'Amministrazione può autorizzare uno sbandamento supplementare risultante dall'allagamento non simmetrico, purchè in nessun caso lo sbandamento totale nella fase finale ecceda i 15 gradi;

(iii) in nessun caso la linea limite deve essere immersa nella fase finale dell'allagamento. Se è considerato come probabile che la linea limite si trovi immersa nel corso di una fase intermedia dell'allagamento, l'Amministrazione può esigere quegli studi e quelle precauzioni che giudicherà necessari per la sicurezza della nave.

(*g*) Il comandante della nave deve essere fornito di tutti i dati necessari per mantenere, a nave integra e nelle condizioni di servizio, una stabilità sufficiente per mettere la nave in grado di resistere al danno più sfavorevole. Nel caso di navi che richiedono mezzi di bilanciamento trasversale, il comandante della nave deve essere informato delle condizioni di stabilità sulle quali i calcoli dello sbandamento sono stati basati, e deve essere avvertito che potrebbe verificarsi uno sbandamento eccessivo se la nave subisse un danno trovandosi in condizioni meno favorevoli di quelle presupposte.

(*h*) (i) L'Amministrazione non può accordare deroghe alle disposizioni concernenti la stabilità in caso di avaria, a meno che non sia dimostrato che in qualsiasi condizione di servizio l'altezza metacentrica a nave integra necessaria a soddisfare tali prescrizioni è eccessiva per i servizi previsti.

(ii) Deroghe alle prescrizioni relative alla stabilità in caso di avaria non devono essere accordate che in casi eccezionali ed a condizione che l'Amministrazione consideri che le proporzioni, le sistemazioni e le altre caratteristiche della nave sono le più favorevoli alla stabilità in caso di avaria che possano praticamente e ragionevolmente essere adottate nel caso specifico.

Regola 8.

Paratie dei gavoni, dello spazio apparato motore, gallerie degli alberi motore, ecc.

(*a*) (i) Una nave deve avere un gavone di prora, o paratia di collisione, che si estenda stagna fino al ponte di compartimentazione. Questa paratia deve essere situata a non meno del 5 per cento della lunghezza della nave ed a non più di metri 3,05 (o 10 piedi), più il 5 per cento della lunghezza della nave, dalla perpendicolare avanti.

(ii) Se la nave ha una lunga sovrastruttura prodiera, la paratia del gavone di prora deve estendersi stagna alle intemperie sino al primo ponte al disopra di quello di compartimentazione. Tale estensione può non trovarsi in diretto prolungamento della paratia sottostante, purchè sia ad una distanza dalla perpendicolare avanti non minore del 5 per cento della lunghezza della nave e purchè la parte di ponte di compartimentazione formante scalino sia resa effettivamente stagna alle intemperie.

(*b*) La paratia del gavone di poppa e le paratie separanti lo spazio dell'apparato motore del carico e dallo spazio per passeggeri di proravia e poppavia, come specificato nella Regola 2, devono estendersi stagne fino al ponte delle paratie. Tuttavia, l'arresto della paratia del gavone di poppa può avvenire al disotto del ponte delle paratie, purchè non sia compromesso il grado di sicurezza della nave per quanto riguarda la compartimentazione.

(*c*) In ogni caso i tubi di uscita degli alberi motori devono essere racchiusi in locali stagni di moderato volume. Il pressatrecce di poppa deve trovarsi entro una galleria stagna o in altro spazio di volume tale che, se allagato per perdita attraverso il pressatrecce, la linea limite non venga sommersa.

Regola 9.

Doppi fondi.

(*a*) Un doppio fondo deve estendersi dalla paratia del gavone di prora alla paratia del gavone di poppa per quanto ciò sia possibile e compatibile con le caratteristiche costruttive ed il normale esercizio della nave:

(i) nelle navi aventi una lunghezza di almeno 61 metri (o 200 piedi) ed inferiore a 76 metri (o 249 piedi) un doppio fondo deve estendersi almeno dalla paratia prodiera dello spazio destinato all'apparato motore sino al gavone di prora, o quanto più vicino possibile;

(ii) nelle navi aventi una lunghezza di almeno 76 metri (o 249 piedi) ed inferiore a 100 metri (o 330 piedi) un doppio fondo deve essere sistemato almeno fuori dei locali dell'apparato motore e deve estendersi alle paratie del gavone di prora e di poppa, o quanto più vicino possibile;

(iii) nelle navi aventi una lunghezza eguale o superiore a 100 metri (o 330 piedi) un doppio fondo deve essere sistemato al mezzo ed estendersi fino alle paratie dei gavoni di prora e di poppa, o quanto più vicino possibile.

(*b*) Quando un doppio fondo è richiesto, esso deve estendersi da murata a murata, in modo da proteggere il fondo alla curva dei ginocchi. Tale protezione sarà considerata soddisfacente quando, condotta dal vertice dell'angolo esterno inferiore del rettangolo circoscritto alla sezione maestra una retta inclinata di 25 gradi sull'orizzontale fino all'intersezione col tracciato fuori ossatura della sezione maestra e considerato il piano orizzontale passante per tale intersezione, si verifichi che nessun punto della linea di intersezione dell'orlo esterno della lamiera marginale col fasciame esterno capiti al disotto di detto piano orizzontale.

(*c*) I pozzetti di sentina, praticati nei doppi fondi per le aspirazioni delle pompe, ecc., non devono essere più profondi del necessario, e, in ogni caso, devono distare non meno di 457 millimetri (o 18 pollici) dal fasciame esterno e dall'orlo interno della lamiera marginale. Dei pozzetti estendentesi fino al fasciame esterno possono peraltro essere permessi all'estremità poppiera delle gallerie degli alberi motori delle navi ad elica. Altri pozzetti (ad es. per l'olio di lubrificazione sotto le macchine principali) possono essere autorizzati dall'Amministrazione, se essa ritiene che le sistemazioni permesse assicurano una protezione equivalente a quella data da un doppio fondo, conformemente alle prescrizioni della presente Regola.

(*d*) Un doppio fondo in corrispondenza di compartimenti stagni di media grandezza destinati esclusivamente al trasporto di liquidi può essere omesso a condizione che, a giudizio dell'Amministrazione, non sia compromessa la sicurezza della nave in caso di avaria del fondo o del fianco.

(*e*) Nel caso di navi alle quali si applicano le prescrizioni del paragrafo (*d*) della Regola 1 del presente capitolo ed adibite al servizio regolare di viaggi internazionali brevi, conformemente ai limiti stabiliti nella Regola 2 del capitolo III, l'Amministrazione può accordare l'esenzione del doppio fondo per qualsiasi parte della nave avente un fattore di compartimentazione non maggiore di 0,50 se essa ritiene che la sistemazione di un doppio fondo per dette parti non è compatibile con le caratteristiche costruttive e l'adeguato esercizio della nave.

Regola 10.

Assegnazione, marcatura e notazione dei galleggiamenti di compartimentazione.

(*a*) Affinchè il grado di compartimentazione conservi la sua efficacia, deve essere segnata sui fianchi della nave una linea di carico relativa all'immersione, approvata come rispondente alla compartimentazione. Una nave avente dei locali particolarmente costruiti per l'uso alternato di passeggeri e di trasporto merci può, a richiesta dell'armatore, avere assegnata e tracciata sul fianco una o più linee di carico addizionali, corrispondenti alle immersioni di compartimentazione che la Amministrazione può approvare nelle diverse condizioni di servizio.

(*b*) I galleggiamenti di compartimentazione assegnati e marcati devono essere menzionati nel Certificato di sicurezza designando con l'annotazione C. 1. quello che si riferisce al caso in cui la nave sia addetta principalmente al servizio dei passeggeri, e con C. 2., C. 3., ecc., quelli che si riferiscono agli altri casi di utilizzazione della nave.

(*c*) Il bordo libero corrispondente a ciascuno di questi galleggiamenti va misurato nella stessa posizione e a partire dalla stessa linea di riferimento tracciata per i bordi liberi

assegnati in base alla Convenzione internazionale per la linea di massimo carico del 1930.

(*d*) Il bordo libero corrispondente a ciascuna linea di compartimentazione approvata ed alle condizioni di servizio corrispondenti deve essere chiaramente annotato sul Certificato di sicurezza.

(*e*) In nessun caso la marca di un galleggiamento di compartimentazione può essere posta al disopra della più alta marca di galleggiamento di massimo carico, in acqua salata, determinata sia in base alla robustezza della nave, sia in base alla Convenzione internazionale per la linea di massimo carico del 1930.

(*f*) Qualunque sia la posizione delle marche dei galleggiamenti di compartimentazione, una nave non deve mai essere caricata in modo da far immergere la marca di bordo libero corrispondente alla stagione ed alla località determinata in base alla Convenzione internazionale per la linea di massimo carico del 1930.

(*g*) Una nave non deve mai essere caricata in modo che quando si trovi in acqua salata sia sommersa la marca del galleggiamento di compartimentazione corrispondente a tale particolare viaggio ed alle condizioni di servizio.

Regola 11.

Costruzione e prove iniziali delle paratie stagne, ecc.

(*a*) Le paratie stagne di compartimentazione, siano esse trasversali o longitudinali, devono essere costruite in modo da sopportare, con un adeguato margine di resistenza, la pressione di una colonna d'acqua elevata fino alla linea limite di ciascuna paratia. La costruzione di queste paratie deve essere di soddisfazione dell'Amministrazione.

(*b*) (i) Gli scalini ed i recessi praticati nelle paratie devono essere stagni e presentare la stessa resistenza della corrispondente parte di paratia;

(ii) qualora ordinate o bagli passino attraverso un ponte od una paratia stagna, tale ponte o paratia deve essere di costruzione stagna senza l'uso di legno o cemento.

(*c*) La prova, mediante riempimento, dei compartimenti principali, non è obbligatoria. Un esame completo delle paratie deve essere fatto da un Ispettore; tale esame deve essere completato in tutti i casi da una prova a getto.

(*d*) Il gavone di prova, i doppi fondi (incluse le chiglie a canale) ed i doppi flanchi devono essere provati con battente d'acqua fino alla linea limite.

(*e*) Le cisterne destinate a contenere liquidi, e che fanno parte della compartimentazione della nave, devono essere provate per la loro tenuta stagna col maggiore dei seguenti battenti d'acqua: o quello corrispondente al massimo galleggiamento di compartimentazione o quello corrispondente ai 2/3 dell'altezza dalla parte superiore della chiglia alla linea limite, in corrispondenza della cisterna, purchè in nessun caso il battente d'acqua sia inferiore a metri 0,92 (o 3 piedi) al disopra del cielo della cisterna.

(*f*) Le prove indicate nei paragrafi (*d*) ed (*e*) hanno lo scopo di verificare che le strutture di compartimentazione siano stagne, e non devono essere considerate come prove sufficienti per stabilire l'idoneità di un compartimento a contenere combustibile liquido o per altri scopi speciali, per i quali può essere richiesta una prova più severa, tenuto conto dell'altezza che può raggiungere il liquido nella cisterna considerata e nelle sue tubolature.

Regola 12.

Aperture nelle paratie stagne.

(*a*) Il numero delle aperture praticate nelle paratie stagne deve essere ridotto al minimo compatibile con le caratteristiche costruttive e l'adeguato esercizio della nave; tali aperture devono essere dotate di mezzi di chiusura soddisfacenti.

(*b*) Se delle tubazioni, degli ombrinali, delle condutture elettriche, ecc., attraversano delle paratie stagne di compartimentazione, devono essere prese disposizioni per conservare l'integrità stagna di tali paratie;

(ii) su una paratia stagna di compartimentazione non è permesso applicare valvole o rubinetti che non formino parte di un sistema di tubolatura.

(*c*) (i) Non sono permesse porte, passi d'uomo o aperture d'accesso:

(*a*) nella paratia di collisione al disotto della linea limite;

(*b*) nelle paratie stagne trasversali che dividono uno spazio per merci da un contiguo spazio per merci o da un carbonile permanente o di riserva, salvo le eccezioni specificate dal paragrafo (*g*) della presente Regola;

(ii) eccetto nel caso previsto dal successivo paragrafo (*c*) (iii), la paratia di collisione sotto la linea limite può essere attraversata da non più di un tubo, per il servizio del liquido contenuto nella cisterna del gavone di prora, purchè questo tubo sia munito di una valvola a chiusura a vite manovrabile da un punto al disopra del ponte delle paratie, ed il corpo della valvola sia fissato alla paratia di collisione nell'interno del gavone;

(iii) se il gavone di prora è diviso per contenere due liquidi di differente qualità, l'Amministrazione può permettere che la paratia di collisione sia attraversata al disotto della linea limite da due tubi, ciascuno dei quali soddisfi alle prescrizioni della sopradetta clausola, purchè tale Amministrazione riconosca che non vi è altro mezzo pratico che l'installazione di questo secondo tubo, e che, tenuto conto della compartimentazione addizionale prevista per il gavone di prora, la sicurezza della nave non è menomata.

(*d*) (i) Le porte stagne, applicate nelle paratie tra carbonili permanenti e di riserva, devono essere sempre accessibili, salvo quanto disposto dal paragrafo (*i*) (ii) per le porte dei carbonili di interponte;

(ii) delle disposizioni soddisfacenti devono essere prese, a mezzo di schemi o altrimenti, per evitare che il carbone possa impedire la chiusura delle porte stagne dei carbonili.

(*e*) Entro lo spazio dell'apparato motore, ad esclusione delle porte dei carbonili e delle gallerie degli alberi motore, non può essere applicata più di una porta di comunicazione attraverso ciascuna paratia trasversale principale. Queste porte devono essere del tipo a scorrimento e devono essere situate in modo da avere la soglia il più alto possibile. Il meccanismo per la manovra a braccia di queste porte, al disopra del ponte delle paratie, deve essere situato fuori del locale apparato motore, se questa sistemazione è compatibile con una soddisfacente disposizione del relativo meccanismo.

(*f*) (i) i soli tipi di porte stagne permesse sono il tipo a cerniera, il tipo a scorrimento e tutte le altre porte di tipo equivalente, ad esclusione delle porte di lamiera assicurate soltanto da bulloni e delle porte che si chiudono per propria caduta o per l'azione di un peso che cade;

(ii) le porte a cerniera devono essere dotate di maniglie di serraggio manovrabili da ciascun lato della paratia;

(iii) le porte a scorrimento possono essere a movimento verticale od orizzontale. Se esse devono essere manovrate solamente a braccia devono avere un meccanismo a rotazione continua manovrabile sia in prossimità della porta che da un punto accessibile al disopra del ponte delle paratie;

(iv) quando è richiesto che una porta debba essere chiusa automaticamente da un posto centrale, il meccanismo deve esser tale da permettere che la porta venga manovrata meccanicamente anche a mezzo di comando locale. La disposizione deve essere tale che la porta deve chiudersi automaticamente se, dopo essere stata chiusa dal posto centrale, viene aperta dal comando locale, ed anche tale che ogni porta possa essere tenuta chiusa, con dispositivi locali i quali impediscano che possa venire aperta dal posto centrale di manovra. Leve di manovra sul posto, collegate con la manovra meccanica, devono essere installate da ciascun lato della paratia e sistemate in modo da permettere alle persone che passano attraverso la porta di tenere tutte e due le leve nella posizione di apertura. Tali porte a manovra meccanica devono essere dotate di comando a mano, manovrabile sia dal posto sia da posizione accessibile al disopra del ponte delle paratie. In quest'ultima posizione la manovra a mano deve essere operata con meccanismo a rotazione continua. Devono essere prese disposizioni perchè sia dato l'allarme, con segnale sonoro, quando la porta sta per chiudersi; il segnale deve precedere il movimento della porta con un intervallo di sicurezza;

(v) per tutti i tipi di porte devono essere sistemati in tutti i posti di manovra, tranne che alla porta stessa, degli indicatori permettenti di verificare se la porta è aperta o chiusa.

(*g*) (i) Le porte stagne a cerniera, nei locali dei passeggeri, equipaggio e servizio, sono permesse soltanto sopra ad un ponte la cui faccia inferiore, nel suo punto più basso a murata, sia almeno metri 2,13 (o 7 piedi) sopra il massimo galleggiamento di compartimentazione, e non sono permesse in tali locali al disotto di tale ponte;

(ii) porte stagne a cerniera di costruzione soddisfacente possono essere applicate nelle paratie di interponte, tra locali per merci, al più alto livello compatibile con la loro utilizzazione. Lo stipite esterno di tali porte deve essere applicato a distanza dal fasciame esterno non inferiore ad un quinto della larghezza della nave, come specificato nella Regola 2, misu-

rando tale distanza perpendicolarmente al piano diametrale della nave al livello del massimo galleggiamento di compartimentazione. Queste porte devono essere chiuse prima dell'inizio del viaggio e devono essere tenute chiuse durante la navigazione; le ore della loro apertura all'arrivo in porto e della loro chiusura prima della partenza dal porto devono essere annotate nel giornale di bordo prescritto dall'Amministrazione. Quando è prevista la sistemazione di porte di tal genere, il loro numero e la loro sistemazione devono formare oggetto di esame speciale da parte dell'Amministrazione. Questa deve esigere dall'armatore una dichiarazione che ne dimostri l'assoluta necessità per il servizio della nave.

(*h*) Tutte le altre porte stagne devono essere a scorrimento.

(*i*) (i) Quando esistono delle porte stagne che possono essere aperte qualche volta durante la navigazione, ad eccezione di quelle di accesso alle gallerie degli alberi motori, e queste porte sono sistemate nelle paratie stagne trasversali principali in posizione tale che la loro soglia sia più bassa del massimo galleggiamento di compartimentazione, devono essere applicate le seguenti regole:

(I) se il numero di tali porte è superiore a 5, tutte le porte stagne a scorrimento devono essere azionate da energia meccanica e devono potersi chiudere con manovra simultanea da una stazione situata sul ponte di comando;

(II) se il numero di tali porte non è superiore a 5:

(*a*) se il criterio di servizio non è superiore a 30 tutte le porte stagne a scorrimento possono essere del tipo manovrabile soltanto a braccia;

(*b*) se il criterio di servizio è superiore a 30 tutte le porte stagne a scorrimento devono essere manovrate con energia meccanica;

(*c*) su qualsiasi nave, con qualsiasi criterio di servizio, se vi è soltanto una porta stagna, oltre quella della galleria dell'albero motore, e questa porta si trova nello spazio dell'apparato motore, l'Amministrazione può autorizzare per queste due porte la sola manovra a braccia;

(ii) se esistono entro i carbonili negli interponti al disotto del ponte delle paratie delle porte stagne che devono essere occasionalmente aperte durante la navigazione per il maneggio del carbone, tali porte devono essere manovrate con energia meccanica. La loro apertura e chiusura deve essere annotata nel giornale di bordo prescritto dall'Amministrazione;

(iii) quando dei passaggi di comunicazione con le stive frigorifere attraversano più di una paratia stagna trasversale principale e le soglie delle aperture sono situate a meno di metri 2,13 (o 7 piedi) al di sopra del massimo galleggiamento di compartimentazione, le porte stagne ivi situate devono essere manovrate con energia meccanica.

(*j*) L'impiego di lamiere rimovibili non è tollerato che nelle paratie dello spazio degli apparati motori. Tali lamiere rimovibili devono essere sempre a posto prima della partenza e non devono essere rimosse durante la navigazione se non per un'imperiosa necessità. Devono usarsi le necessarie precauzioni per il loro ricollocamento a posto onde garantire la perfetta tenuta stagna dei giunti.

(*k*) Tutte le porte stagne devono essere tenute chiuse durante la navigazione, salvo quando le esigenze del servizio della nave richiedono che siano aperte. In tal caso esse devono essere sempre pronte alla chiusura immediata.

(*l*) (i) Quando dei passaggi o delle gallerie per l'accesso dagli alloggi del personale ai locali antistanti ai forni, o per il passaggio di tubazioni, o per qualsiasi altro scopo, attraversano delle paratie stagne trasversali principali, essi devono essere stagni e soddisfare alle prescrizioni della Regola 15. L'accesso ad almeno una delle estremità di tali passaggi o gallerie, quando usati per comunicazione durante la navigazione, deve essere praticato attraverso una garitta stagna, estendentesi ad un livello sufficientemente elevato affinchè l'accesso stesso sia al disopra della linea limite. L'accesso all'altra estremità di tali passaggi o gallerie può avvenire attraverso una porta stagna del tipo richiesto dalla relativa ubicazione. I passaggi o le gallerie anzidetti non devono mai attraversare la prima paratia stagna di compartimentazione a poppavia della paratia di collisione;

(ii) Quando è prevista la sistemazione di gallerie o condotte per il tiraggio forzato attraversanti paratie stagne principali di compartimentazione trasversale, tale sistemazione deve essere oggetto di particolare esame da parte dell'Amministrazione.

Regola 13.

Aperture nel fasciame esterno al disotto della linea limite.

(*a*) Il numero delle aperture nel fasciame esterno deve essere ridotto al minimo compatibile con le caratteristiche costruttive e con l'adeguato esercizio della nave.

(*b*) La sistemazione e l'efficacia dei mezzi per la chiusura di qualsiasi apertura nel fasciame esterno devono essere rispondenti alla loro specifica funzione ed alla loro particolare ubicazione e devono, in linea di massima, essere di soddisfazione dell'Amministrazione.

(*c*) (i) Se in un interponte la soglia inferiore di qualsiasi portellino di murata si trova al disotto di una linea condotta parallelamente al ponte delle paratie a murata, ed ha il suo punto più basso ad una quota pari al 2,5 per cento della larghezza della nave al disopra del massimo galleggiamento di compartimentazione, tutti i portellini di murata di quell'interponte devono essere di tipo non apribile;

(ii) tutti i portellini di murata le cui soglie inferiori sono al disotto della linea limite, esclusi quelli che, in base al precedente paragrafo, devono essere di tipo non apribile, devono essere costruiti in modo tale che nessuno possa aprirli senza l'autorizzazione del comandante;

(iii) (*a*) se, in un interponte, la soglia inferiore di qualsiasi portellino di murata, cui si riferisce il precedente paragrafo (*c*) (ii), si trova al disotto di una linea condotta parallelamente al ponte delle paratie a murata ed ha il suo punto più basso alla quota di metri 1,37 (o 4½ piedi) più il 2,5 per cento della larghezza della nave al disopra del livello di galleggiamento al momento della partenza da un porto, tutti i portellini di murata di quell'interponte devono essere chiusi, a tenuta stagna ed a chiave, prima che la nave parta e non devono essere aperti in navigazione. Nell'applicazione di questo comma potrà essere tenuto conto, se sarà il caso, dell'aumento di immersione quando la nave si trova in acqua dolce;

(*b*) le ore di apertura di tali portellini in porto e della loro chiusura a chiave prima che la nave parta devono essere annotate nel giornale di bordo prescritto dall'Amministrazione;

(*c*) se uno o più portellini di murata sono sistemati in modo tale che le prescrizioni del primo comma del presente sottoparagrafo sono loro applicabili quando la nave è al massimo galleggiamento di compartimentazione, l'Amministrazione può precisare il pescaggio medio limite in cui i portellini in questione devono avere la loro soglia al di sopra della linea condotta parallelamente al ponte delle paratie a murata, ed avente il suo punto più basso alla quota di metri 1,37 (o 4½ piedi) più il 2,5 per cento della larghezza della nave al disopra del livello di galleggiamento corrispondente a questo pescaggio medio limite e per il quale di conseguenza sarà permesso di partire senza la preventiva chiusura a chiave di tutti i portellini e di aprirli durante la navigazione sotto la responsabilità del comandante. Nelle zone tropicali, come definite nella Convenzione internazionale per la linea di massimo carico del 1930, questo pescaggio può essere aumentato di 305 millimetri (o 1 piede).

(*d*) Degli efficaci controportellini interni a cerniera che possano essere facilmente chiusi e resi effettivamente stagni devono essere sistemati a tutti i portellini di murata; detti controportellini possono essere rimovibili nei locali passeggeri in cabina (non in quelli di stiva), soltanto a poppavia di un ottavo della lunghezza della nave, dalla perpendicolare prodiera ed al disopra di una linea parallela al ponte delle paratie a murata, avente il suo punto più basso alla quota di metri 3,66 (o 12 piedi) più il 2,5 per cento della larghezza della nave al disopra del massimo galleggiamento di compartimentazione, a meno che, conformemente a quanto richiesto dalla Convenzione internazionale per la linea di massimo carico del 1930, essi non debbano essere del tipo inamovibile. I predetti controportellini rimovibili devono essere sistemati vicino ai relativi portellini di murata.

(*e*) I portellini di murata ed i loro controportellini che non sono accessibili durante la navigazione devono essere chiusi e fissati prima che la nave lasci il porto.

(*f*) (i) Nessuno portellino di murata deve essere applicato nei locali adibiti esclusivamente al trasporto di merci o carbone.

(ii) Dei portellini di murata possono, ad ogni modo, essere applicati negli spazi destinati alternativamente al tra-

sporto di merce o passeggeri, ma devono essere costruiti in modo che nessuno possa aprire tali portellini o i loro controportellini senza l'autorizzazione del comandante.

(iii) Se della merce è trasportata in tali spazi, i portellini di murata ed i loro controportellini devono essere chiusi e fissati prima dell'imbarco della merce e tale loro chiusura a chiave deve essere annotata nel giornale di bordo prescritto dall'Amministrazione.

(*g*) Nessun portellino di murata a ventilazione automatica può essere applicato al fasciame esterno della nave al disotto della linea limite senza speciale autorizzazione dell'Amministrazione.

(*h*) Il numero degli ombrinali, degli scarichi d'igiene e delle altre simili aperture nel fasciame esterno deve essere ridotto al minimo sia facendo confluire ad un solo sbocco il maggior numero possibile di tubi di scarico d'igiene od altri, sia mediante altre sistemazioni soddisfacenti.

(*i*) (i) Tutte le prese dal mare e tutti gli scarichi nel fasciame esterno devono essere muniti di efficaci ed accessibili sistemazioni per prevenire l'immissione accidentale di acqua entro la nave;

(ii) (*a*) ad eccezione di quanto disposto nel paragrafo (*i*) (iii), ogni scarico passante attraverso il fasciame esterno in zone al disotto della linea limite deve avere una valvola automatica di non ritorno, fissata con una sistemazione di chiusura diretta manovrabile al disopra del ponte delle paratie, oppure due valvole automatiche di non ritorno senza tali dispositivi, purchè la più alta delle due sia di tipo normalmente chiuso e fissata al disopra del massimo galleggiamento di compartimentazione in modo da essere sempre accessibile per la visita durante il servizio;

(*b*) quando è applicata una valvola con comando diretto di chiusura, il suo posto di manovra, sopra il ponte delle paratie, deve essere sempre facilmente accessibile e deve avere indici per segnalare quando la valvola è aperta o chiusa;

(iii) le prese dal mare e gli scarichi principali ed ausiliari collegati con i macchinari devono avere sempre delle valvole o dei rubinetti facilmente accessibili, inseriti tra i tubi ed il fasciame esterno o tra i tubi e delle cassette di lamiera applicate al fasciame esterno.

(*j*) (i) I portelloni d'imbarco, i portelli di carico ed i portelli da carbone situati al disotto della linea limite devono essere di robustezza adeguata. Essi devono essere efficacemente chiusi e resi stagni prima della partenza e devono essere tenuti chiusi in navigazione;

(ii) tali aperture non devono in nessun caso essere praticate in posizione tale che la loro soglia risulti al di sotto del massimo galleggiamento di compartimentazione.

(*k*) (i) Le aperture interne per gli scarichi delle ceneri, per gli scarichi delle immondizie, ecc. devono essere munite di un coperchio efficace;

(ii) se queste aperture interne sono situate al disotto della linea limite, il coperchio deve essere a chiusura stagna e deve inoltre essere sistemata nella conduttura una valvola automatica di non ritorno, fissata in posizione facilmente accessibile al disopra del massimo galleggiamento di compartimentazione. Quando lo scarico non è in uso, sia il coperchio che la valvola devono essere tenuti chiusi e assicurati.

Regola 14.

Costruzione e prove iniziali delle porte stagne, dei portellini di murata, ecc.

(*a*) (i) Il progetto, il materiale utilizzato e la costruzione di tutte le porte stagne, portellini di murata, passaggi, portelloni d'imbarco, portelli di carico e portelli da carbone, valvole, tubazione, scarichi ceneri e scarichi immondizie, ai quali si riferiscono queste Regole, devono essere di soddisfazione dell'Amministrazione.

(ii) Le intelaiature delle porte stagne a scorrimento verticale non devono presentare un incavo nella parte inferiore in cui possa accumularsi sporcizia o altro, che impedisca la debita chiusura della porta.

(iii) Le porte stagne che dànno diretto accesso a qualsiasi spazio contenente depositi di carbone devono, unitamente alle intelaiature, essere costruite in acciaio fuso o fucinato.

(iv) I rubinetti o le valvole con diametro interno superiore a 76 millimetri (o 3 pollici) per le prese dal mare e gli scarichi principali ed ausiliari collegati con i macchinari devono essere di acciaio o di bronzo, secondo il caso, o di altro metallo duttile approvato.

(v) La ghisa ordinaria non deve essere usata per rubinetti e valvole di qualsiasi misura che siano applicati al fasciame esterno sotto il ponte delle paratie o che interessino le disposizioni relative alla compartimentazione della nave.

(*b*) Tutte le porte stagne devono essere provate idrostaticamente con pressione corrispondente all'altezza della linea limite. La prova deve essere fatta prima che la nave entri in servizio, sia prima che dopo che la porta è applicata a bordo.

Regola 15.

Costruzione e prove iniziali dei ponti stagni, cofani, ecc.

(*a*) I ponti, cofani, gallerie, chiglie a canale e condotte per la ventilazione, quando sono stagni devono avere la stessa robustezza delle paratie stagne sistemate allo stesso livello. I mezzi di costruzione utilizzati per assicurare a tali elementi la tenuta stagna ed i dispositivi adottati per chiudere le loro aperture devono essere di soddisfazione dell'Amministrazione. Le condotte stagne di ventilazione ed i cofani devono essere prolungati almeno fino al ponte delle paratie.

(*b*) Dopo la loro costruzione, i cofani, le gallerie e le condotte di ventilazione che devono essere a tenuta stagna saranno sottoposti a prova a getto. La prova dei ponti stagni può essere effettuata sia a getto sia ricoprendoli d'acqua.

Regola 16.

Portellini ed altre aperture al disopra della linea limite.

(*a*) I portellini di murata, portelloni d'imbarco, portelli di carico, portelli da carbone e gli altri dispositivi per chiudere aperture praticate nel fasciame esterno al disopra della linea limite devono essere di tipo e costruzione efficace e di sufficiente robustezza, tenuto conto del compartimento nel quale sono applicati e della loro posizione in rapporto al massimo galleggiamento di compartimentazione.

(*b*) Il ponte delle paratie o un altro ponte soprastante deve essere stagno alle intemperie, nel senso che, nelle condizioni normali del mare, l'acqua non possa penetrare dall'alto in basso. Tutte le aperture praticate nel ponte esposto devono avere battenti d'altezza e robustezza sufficiente e devono essere dotate di mezzi efficaci per chiuderli rapidamente in modo stagno alle intemperie.

(*c*) I portelli di scarico a murata e gli ombrinali devono essere sistemati in modo da permettere la rapida evacuazione dell'acqua dai ponti esposti in qualsiasi condizione di mare.

Regola 17.

Pompe.

(*a*) Tutte le navi devono essere dotate di un efficace impianto di pompe, atto ad aspirare e prosciugare l'acqua da qualsiasi compartimento stagno, a nave diritta o inclinata in tutte le condizioni praticamente considerabili dopo un sinistro. A tale scopo è generalmente necessario sistemare dei branchetti di aspirazione laterali in tutti i compartimenti, fatta eccezione per i compartimenti ristretti alle estremità della nave, dove una sola aspirazione può essere considerata sufficiente. Nei compartimenti di forma speciale delle aspirazioni supplettive possono essere richieste. Devono essere prese tutte le misure necessarie per assicurare il deflusso dell'acqua verso le aspirazioni del compartimento. Dei mezzi efficaci devono essere predisposti per il prosciugamento dell'acqua dalle stive frigorifere.

(*b*) (i) Salvo espresse disposizioni contrarie contenute in altra parte della presente Regola, tutte le navi devono avere almeno 3 pompe azionate da una sorgente di energia meccanica e collegate al collettore principale di aspirazione; una di esse potrà essere azionata dalla macchina principale. Quando il criterio di servizio è eguale o superiore a 30, deve essere installata una pompa indipendente supplementare azionata da energia meccanica. Sulle navi di lunghezza inferiore a metri 91,5 (o 300 piedi) ed aventi un criterio di servizio inferiore a 30 una delle due pompe indipendenti può essere sostituita da due efficaci pompe a braccia a manovella situate l'una a proravia e l'altra a poppavia.

(ii) La seguente tabella dà il numero delle pompe richieste:

Lunghezza della nave	Inferiore a metri 91,5 (o 300 piedi)		Pari a metri 91,5 (o 300 piedi) e superiore	
Criterio di servizio	meno di 30	30 ed oltre	meno di 30	30 ed oltre
Pompe a mano (sostituibili da una pompa indipendente ad energia meccanica)	2	—	—	—
Pompa azionata dalla motrice principale (può essere sostituita da una pompa indipendente ad energia meccanica)	1	1	1	1
Pompe indipendenti ad energia meccanica	1	3	2	3

(iii) Le pompe d'igiene, le pompe di zavorra e di servizio possono essere considerate come pompe di sentina indipendenti quando hanno il necessario collegamento all'impianto di esaurimento delle sentine.

(*c*) Quando è posibile, le pompe delle sentine azionate da energia meccanica devono essere sistemate in compartimenti stagni separati e fissate o predisposte in modo che una stessa avaria non possa provocare l'allagamento rapido e simultaneo dei compartimenti stessi. Se le macchine e le caldaie sono entro due o più compartimenti stagni, le pompe utilizzabili come pompe di sentina devono, per quanto possibile, essere distribuite in questi diversi compartimenti.

(*d*) Sulle navi di lunghezza pari o superiore a metri 91,5 (o 300 piedi) o che abbiano un criterio di servizio pari o superiore a 30 devono essere prese tutte le misure necessarie perchè almeno una delle pompe azionate con energia meccanica possa essere utilizzata normalmente nel caso che la nave in mare venga ad essere allagata. Questa condizione è considerata adempiuta se:

(i) una delle pompe richieste è una pompa di emergenza con sicuro funzionamento anche se completamente sommersa, avente la sua sorgente di energia situata al disopra del ponte delle paratie; oppure:

(ii) le pompe e loro sorgenti di energia sono distribuite per la lunghezza della nave in maniera tale che in qualsiasi condizione di allagamento che la nave è tenuta a sopportare, almeno una pompa, sistemata in un compartimento non danneggiato, può essere utilizzata.

(*e*) Ad eccezione delle pompe destinate a servire esclusivamente i gavoni, ogni pompa a sentina, azionata sia a mano che ad energia meccanica, deve avere le sistemazioni necessarie per poter aspirare da qualsiasi compartimento di stiva o dell'apparato motore.

(*f*) (i) Ciascuna pompa indipendente di sentina, azionata da energia meccanica, deve poter imprimere all'acqua nel collettore principale di sentina una velocità non inferiore a 122 metri (o 400 piedi) per minuto primo. Le pompe di sentina indipendenti, azionate da energia meccanica e situate in locali; non devono però essere richieste più di due di tali aspirazioni per ciascuno di detti locali. L'Amministrazione può esigere che le pompe di sentina indipendenti azionate da energia meccanica e collocate in altri compartimenti abbiano delle aspirazioni dirette separate. Le aspirazioni dirette devono essere convenientemente disposte e quelle nel compartimento dell'apparato motore devono avere un diametro non inferiore a quello del collettore principale di sentina;

(ii) sulle navi con combustione a carbone deve essere sistemata nel locale antistante i forni, oltre alle altre aspirazioni previste dalla presente Regola, una tubazione flessibile di aspirazione di diametro conveniente e di lunghezza sufficiente, che possa essere collegata con l'aspirazione di una pompa indipendente ad energia meccanica.

(*g*) Le pompe principali di circolazione devono avere aspirazione diretta nel locale apparato motore al più basso livello di esaurimento. Tali aspirazioni devono essere dotate di valvole di non ritorno ed i relativi tubi devono essere di diametro pari ad almeno due terzi di quello del tubo di aspirazione principale dal mare. Se il combustibile è o può essere carbone e non esistono paratie stagne fra i locali di macchina ed i locali caldaie, almeno una delle pompe di circolazione deve avere uno scarico diretto fuori bordo, o, in via alternativa, deve avere una valvola di sorpasso alla tubolatura di scarico della circolazione principale. Il maneggio della presa principale dal mare e della presa di aspirazione deve essere sistemato nettamente al di sopra del pagliolo del locale dell'apparato motore.

(*h*) (i) Tutte le tubolature relative alle pompe richieste per l'esaurimento delle stive pel carico e dei locali dell'apparato motore devono essere completamente distinte dalle tubolature che possono venire usate per riempire o vuotare gli spazi destinati al trasporto dell'acqua o del combustibile liquido;

(ii) l'impiego di tubazioni di piombo è proibito nell'interno ed al disotto dei depositi di carbone o depositi di combustibile liquido, come pure nei locali caldaie o apparato motore, ivi compresi i locali in cui sono sistemate delle pompe per combustibile liquido o delle cisterne di decantazione.

(*i*) L'Amministrazione deve stabilire delle regole per il calcolo del diametro del collettore principale di sentina e delle sue diramazioni. Per la determinazione approssimata del diametro del collettore principale di aspirazione di sentina si possono impiegare le formule seguenti:

$$d = 1{,}68 \sqrt{L\,(B + D)} + 25$$

dove: d = diametro interno del collettore principale di sentina in millimetri.
L = lunghezza della nave in metri.
B = larghezza della nave in metri.
D = altezza di costruzione della nave in metri misurata al ponte delle paratie.

oppure:

$$d = \sqrt{\frac{L\,(B + D)}{2.500}} + 1$$

dove: d = diametro interno del collettore principale di sentina in pollici.
L = lunghezza della nave in piedi.
B = larghezza della nave in piedi.
D = altezza di costruzione della nave in piedi misurata al ponte delle paratie.

(*j*) La sistemazione delle tubolature di sentina e di zavorra deve essere tale da impedire che l'acqua passi dal mare o dalle cisterne di zavorra nelle stive o nei locali dell'apparato motore o da un compartimento ad un altro. Speciali misure devono essere prese per impedire che una stiva cisterna collegata con tubolature di sentina o di zavorra possa essere inavvertitamente messa in comunicazione col mare quando contiene merce, o prosciugata attraverso un tubo di sentina quando contiene acqua di zavorra.

(*k*) Devono essere prese misure per impedire che qualsiasi compartimento servito da un tubo di aspirazione di sentina possa allagarsi nel caso in cui il detto tubo venga rotto od altrimenti danneggiato in un altro compartimento in seguito a collisione o incaglio. A tale scopo, quando detto tubo si trova, in una parte qualsiasi della nave, ad una distanza dai fianchi inferiore ad un quinto della larghezza della nave (misurata perpendicolarmente al piano longitudinale al livello del massimo galleggiamento di compartimentazione), o in una chiglia a canale, deve essere dotato di valvole di non ritorno nel compartimento contenente l'estremità aperta di detto tubo.

(*l*) Tutte le cassette di distribuzione, i rubinetti e le valvole relativi all'impianto delle pompe di sentina devono essere situati in posizione sempre accessibile nelle ordinarie condizioni di servizio. Essi devono essere sistemati in modo che, in caso di allagamento, una delle pompe di sentina possa essere in funzione per qualsiasi compartimento. Se esiste un solo sistema di tubolatura di esaurimento comune per tutte le pompe, i rubinetti o le valvole necessari per comandare le aspirazioni di sentina devono essere manovrabili dal disopra del ponte delle paratie. Se oltre all'impianto principale delle pompe di sentina esiste un impianto di emergenza, quest'ultimo deve essere indipendente dall'impianto principale e sistemato in modo che la pompa di emergenza possa agire in qualunque compartimento in caso di allagamento.

Regola 18.

Prove di stabilità per navi da passeggeri e per navi da carico.

(*a*) Le navi da passeggeri e le navi da carico devono subire, dopo la loro ultimazione, una prova che permetta di determinare gli elementi della loro stabilità. Il comandante

deve ricevere a tale scopo tutte le informazioni necessarie per utilizzare la nave nel modo migliore, e copia di tali informazioni deve essere consegnata all'Amministrazione interessata.

(b) L'Amministrazione può dispensare una nave da questa prova di stabilità purchè disponga di elementi base dedotti dalla prova di stabilità di una nave gemella e purchè sia dimostrato, a soddisfazione dell'Amministrazione, che tutti i dati relativi alla stabilità in oggetto, così ottenuti, possono essere sicuramente utilizzati.

Regola 19.

Manovre ed ispezioni periodiche delle porte stagne, ecc.

(a) Su tutte le navi nuove o esistenti si deve procedere settimanalmente ad esercitazioni di manovra delle porte stagne, dei portellini di murata, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, scarichi ceneri e scarichi immondizie. Sulle navi effettuanti viaggi la cui durata supera una settimana deve essere fatta una esercitazione completa prima di lasciare il porto ed altre in seguito durante la navigazione, almeno una volta alla settimana, mentre per tutte le porte stagne azionate da energia meccanica e per le porte stagne a cerniera situate nelle paratie trasversali principali che vengono usate in navigazione, la manovra deve essere fatta quotidianamente.

(b) Le porte stagne, ivi compresi i meccanismi e gli indici relativi e tutte le valvole, la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento e tutte le valvole il cui funzionamento è necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria devono essere ispezionate periodicamente in navigazione almeno una volta alla settimana.

Regola 20.

Annotazioni nel giornale di bordo.

(a) Su tutte le navi nuove o esistenti le porte a cerniera, le lamiere rimovibili, i portellini di murata, i portelloni d'imbarco, i portelli di carico, i portelli da carbone e le altre aperture che devono rimanere chiuse durante la navigazione in applicazione delle presenti Regole devono essere chiuse prima della partenza. Le ore di chiusura e le ore di apertura (se autorizzate dalle presenti Regole) devono essere annotate nel giornale di bordo prescritto dall'Amministrazione.

(b) In tale giornale di bordo devono essere annotate anche tutte le esercitazioni ed ispezioni prescritte dalla precedente Regola 19, come pure qualsiasi difetto che venga riscontrato.

PARTE C. — INSTALLAZIONI ELETTRICHE

(La parte C si applica solamente alle navi da passeggeri).

Regola 21.

Generalità.

(a) Le installazioni elettriche di bordo devono essere tali che:

(i) i servizi essenziali per la sicurezza siano mantenuti nelle varie condizioni di emergenza;

(ii) la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave sia assicurata contro i pericoli di natura elettrica.

(b) Tutte le navi sulle quali l'energia elettrica costituisce l'unico mezzo per mantenere i servizi ausiliari indispensabili per la propulsione e per la sicurezza della nave devono essere dotate di almeno due gruppi elettrogeni principali. La potenza di tali gruppi deve essere tale che sia ancora possibile assicurare il funzionamento di detti servizi nella eventualità che uno dei gruppi sia fuori uso.

Regola 22.

Impianto di emergenza.

(a) Sopra il ponte delle paratie vi deve essere una sorgente autonoma di energia elettrica di emergenza. Essa deve essere situata fuori del cofano dell'apparato motore. La potenza disponibile deve essere sufficiente ad alimentare tutti quei servizi che, a parere dell'Amministrazione, sono necessari per la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio in caso di emergenza, col dovuto riguardo alla necessaria eventuale contemporaneità di tali servizi. Deve essere rivolta speciale considerazione alla illuminazione di emergenza in ogni stazione di lancie di salvataggio sul ponte e sui fianchi, in ogni corridoio di passaggio scale ed uscite, nei locali dell'apparato motore e delle stazioni di comando come definite alla Regola 26, ed ai fanali di navigazione, se solamente elettrici. L'energia elettrica deve essere commisurata ad un periodo di 36 ore, a meno che, in caso di navi destinate regolarmente a viaggi di breve durata, l'Amministrazione non accetti un periodo minore, se ritiene che possa aversi lo stesso grado di sicurezza. La sorgente di emergenza può essere:

(i) una batteria di accumulatori capace di sopperire il carico di emergenza senza ricariche o eccessiva caduta di tensione; oppure

(ii) un generatore condotto da un motore di tipo appropriato a combustione interna con accensione a compressione, con un rifornimento di combustibile indipendente, e con dispositivi di avviamento approvati dall'Amministrazione. Il combustibile adoperato deve avere un punto di infiammabilità non inferiore a 43,3° C. (o 110° F.).

(b) La sistemazione deve essere tale che l'impianto di emergenza possa funzionare efficientemente a nave inclinata di 22°,5 e/o quando l'assetto della nave sia di 10° rispetto alla chiglia orizzontale.

(c) (i) Quando l'energia di emergenza è ricavata da una batteria di accumulatori, vi devono essere dispositivi assicuranti che l'illuminazione di emergenza entri in funzione automaticamente nel caso di mancanza della sorgente principale di illuminazione;

(ii) se la sorgente di energia di emergenza è un generatore, deve essere installata una sorgente temporanea di energia di emergenza, costituita da una batteria di accumulatori di capacità sufficiente:

(a) a fornire luce di emergenza per mezz'ora continuativa;

(b) a chiudere le porte stagne (se azionate elettricamente); non è però necessario che siano chiuse tutte simultaneamente.

I dispositivi devono essere tali che la sorgente temporanea di emergenza entri in funzione automaticamente nel caso di mancanza della sorgente principale;

(iii) devono essere date disposizioni per le prove periodiche dei dispositivi automatici.

(d) Le timonerie azionate elettricamente devono essere servite da due cavi di alimento partenti dal quadro principale. Ogni cavo di alimento deve avere capacità sufficiente per servire tutti i motori che possono dover operare simultaneamente e questi cavi devono essere distanziati per tutta la loro lunghezza il più ampiamente possibile. Per questi circuiti e motori deve essere assicurata soltanto la protezione contro i corti circuiti.

Regola 23.

Precauzioni per la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio.

(a) (i) Tutte le parti metalliche esposte delle macchine o dell'apparecchiatura elettrica che non sono destinate ad essere sotto tensione ma che possono andare sotto tensione per difetto, devono essere messe a terra; ogni apparecchio deve essere costruito ed installato in modo che non vi sia pericolo nel maneggio ordinario;

(ii) le gabbie metalliche di ogni lampada portatile, di ogni attrezzo e simile apparecchiatura con tensione di 100 volts o più devono essere messi a terra mediante un adatto conduttore nel cavo di alimento.

(b) I quadri principali di tipo aperto devono essere installati in modo da permettere un agevole accesso posteriormente e anteriormente senza pericolo per le persone addette. I lati e la parte posteriore dei quadri devono essere opportunamente protetti, e vi deve essere un tappeto o una grata isolante (carabottino). Sulla fronte di quadri o quadretti non devono essere installate parti esposte conduttrici di corrente a tensione rispetto alla terra superiore a 250 volts a corrente continua o 150 volts a corrente alternata.

Regola 24.

Precauzioni contro gli incendi.

(a) Per la distribuzione di forza, riscaldamento e luce non deve essere usato il ritorno per scafo.

(b) I sistemi di distribuzione devono essere tali che un incendio in qualunque zona principale d'incendio non possa avere influenza su servizi essenziali posti in un'altra zona principale d'incendio. Questa norma si intende soddisfatta se i cavi di alimentazione principali e di emergenza attraversanti una qualsiasi zona sono distanziati sia verticalmente che orizzontalmente il più possibile.

(*c*) (i) Tutte le guaine metalliche e le armature dei cavi devono essere elettricamente continue e devono essere messe a terra;

(ii) se i cavi non hanno nè guaina metallica nè armatura e può aversi pericolo di incendio nel caso di un difetto di natura elettrica, l'Amministrazione deve richiedere opportune precauzioni;

(iii) l'Amministrazione può richiedere, per certi compartimenti o sezioni della nave, che i cavi abbiano guaina metallica o armatura allo scopo di prevenire incendi.

(*d*) (i) Per tutti i conduttori (eccetto i circuiti di comunicazione a bassa tensione) le giunzioni devono essere effettuate esclusivamente in cassette di giunzione o di derivazione. Tutte queste cassette o simili dispositivi devono essere costruiti in modo da impedire la propagazione di un fuoco che abbia avuto origine nell'interno di esse;

(ii) l'apparecchiatura di illuminazione deve essere tale da prevenire aumenti di temperatura nocivi ai circuiti e da impedire che il materiale circostante divenga eccessivamente caldo.

(*e*) I conduttori devono essere sostenuti in modo da evitare sfregamenti o altri danni.

(*f*) Ogni circuito, eccetto il caso previsto nel paragrafo (*d*) della Regola 22, deve essere protetto separatamente contro il sovraccarico. La portata di ogni circuito deve essere indicata in modo permanente, insieme con il calibro o la regolazione dell'appropriato apparecchio di protezione contro il sovraccarico.

(*g*) (i) Le batterie di accumulatori devono essere sistemate convenientemente, ed i locali usati principalmente per la loro sistemazione devono essere opportunamente costruiti ed efficacemente ventilati;

(ii) nei locali destinati principalmente a batterie di accumulatori non devono essere installati apparecchi suscettibili di produrre archi voltaici, a meno che gli apparecchi stessi siano di tipo antideflagrante.

PARTE D. — PROTEZIONE CONTRO GLI INCENDI NEI LOCALI ABITATI E NEI LOCALI DI SERVIZIO

(La parte D si applica solamente alle navi da passeggeri).

Regola 25.
Applicazione e disposizioni generali.

(*a*) L'applicazione di questa parte del presente Capitolo contiene una riserva per le navi che non trasportano più di 36 passeggeri. Dette navi sono soggette soltanto alle Regole 28 e 29 a condizione che, oltre ad ottemperare a quanto disposto dal paragrafo (*b*) della Regola 50, siano munite di un dispositivo d'avvisatore d'incendio di tipo approvato dall'Amministrazione; tale dispositivo deve indicare automaticamente in uno o più punti o stazioni, dove possa essere più rapidamente rilevata dagli ufficiali e dall'equipaggio, la presenza o l'indizio nonchè l'ubicazione di un incendio in tutti gli spazi chiusi adibiti all'uso o al servizio dei passeggeri e dell'equipaggio, ad eccezione dei locali nei quali non esiste un pericolo sostanziale d'incendio.

(*b*) La struttura principale, compresi i ponti, tughe o casette, deve essere di acciaio, tranne in casi speciali, in cui l'Amministrazione può autorizzare l'uso di altro materiale adatto. Tale struttura deve essere divisa in zone verticali con paratie di classe « A » (più oltre definite) e suddivisa inoltre da consimili paratie formanti il contorno di protezione degli spazi che assicurano accessi verticali ed il contorno di separazione tra i locali di alloggio e quelli dei macchinari, del carico, di servizio ed altri. Oltre ed in aggiunta ai servizi di ronda, ai sistemi di allarme ed alle apparecchiature per l'estinzione degli incendi prescritte dalla parte E del presente Capitolo, nei locali di alloggio e nei locali di servizio, nell'intento di evitare il propagarsi di un principio di incendio dal locale in cui ha avuto origine, deve essere applicato uno dei seguenti metodi di protezione od una combinazione di questi metodi, a soddisfazione dell'Amministrazione.

Metodo I: costruzione di divisioni interne con paratie di classe « B » (più oltre definite), generalmente senza l'installazione di dispositivi di segnalazione o di estinzione automatica a spruzzo, nei locali di alloggio e di servizio; oppure

Metodo II: installazione di un dispositivo automatico a spruzzo e di segnalazione di allarme per l'individuazione e l'estinzione del fuoco in tutti i locali in cui l'incendio può avere origine, senza alcuna restrizione in genere sul tipo delle paratie divisionali interne delle zone così protette; oppure

Metodo III: costruzione di suddivisioni entro ciascuna zona verticale principale mediante paratie di classe « A » o « B », distribuite secondo l'importanza, la grandezza e la natura dei vari compartimenti; con sistema di avvisatori automatici di incendio in tutti i locali in cui il fuoco può avere origine, e con ristretto uso di materiale e arredamenti combustibili e altamente infiammabili, ma generalmente senza installazione del sistema automatico a spruzzo.

Le prescrizioni dettagliate sono esposte nelle Regole da 27 a 44, i cui titoli indicano il metodo o i metodi ai quali devono applicarsi.

Regola 26.
Definizioni.

Ovunque, nel presente Capitolo, sono menzionate le espressioni sottocitate, esse devono essere interpretate come segue:

(*a*) « Materiale incombustibile » è un materiale che non brucia nè emette vapori infiammabili in quantità sufficiente ad infiammarsi al contatto di una fiamma spia, quando è portato ad una temperatura di circa 700° C. (o 1382° F.). Ogni altro materiale è considerato « materiale combustibile »;

(*b*) « Prova standard del fuoco » è una prova nel corso della quale vengono realizzate nel forno di prova, approssimativamente, le temperature seguenti in funzione del tempo:

Alla fine dei primi	5 minuti	. .	538° C.	(o 1000° F.).
» »	10 »	. .	704° C.	(o 1300° F.).
» »	30 »	. .	843° C.	(o 1550° F.).
» »	60 »	. .	927° C.	(o 1700° F.).

(*c*) « Divisioni di classe ' A ' » o « divisioni resistenti al fuoco » sono quelle formate da paratie e ponti, corrispondenti a quanto segue:

(i) devono essere costruite in acciaio od altro materiale equivalente;

(ii) devono essere convenientemente irrobustite;

(iii) devono essere costruite in modo da impedire il passaggio del fumo e delle fiamme fino al termine della prova standard di un'ora di fuoco;

(iv) devono avere un grado di isolamento a soddisfazione dell'Amministrazione con riguardo alla natura degli spazi adiacenti. In linea di massima, dove tali paratie e ponti sono richiesti per formare una divisione resistente al fuoco tra spazi di cui l'uno o l'altro contenga in adiacenza strutture di legno, rivestimenti in legno ed altro materiale combustibile, esse devono essere isolate in modo che, esponendo l'uno o l'altro lato alla prova standard del fuoco per il periodo di una ora, la temperatura media del lato non esposto non aumenti in nessun momento durante la prova oltre i 139° C. (o 250° F.) al disopra della temperatura iniziale; ed inoltre la temperatura in un qualsiasi punto non salga oltre i 180° C. (o 325° F.) al di sopra della temperatura iniziale. L'isolamento può essere ridotto o soppresso completamente dove, a parere dell'Amministrazione, il pericolo d'incendio è minore.

(*d*) « Divisioni di classe ' B ' » o « divisioni ritardanti l'incendio » sono quelle formate da paratie costruite in modo da impedire il passaggio della fiamma fino al termine della prima mezz'ora di prova standard del fuoco. Esse devono inoltre presentare un grado di isolamento conforme alle esigenze dell'Amministrazione, avuto riguardo alla natura degli spazi adiacenti. In generale dove sono richieste tali paratie per formare delle divisioni ritardanti il fuoco tra le cabine, esse devono essere di materiale che, esposto da qualsiasi lato alla prova standard del fuoco per un periodo di mezz'ora, impedisca che la temperatura dal lato non esposto aumenti durante la prova a più di 139° C. (o 250° F.) al di sopra della temperatura iniziale. Per i pannelli di materiale incombustibile è necessario solamente che corrispondano al limite anzidetto di aumento di temperatura durante i primi 15 minuti della prova standard del fuoco, ma la prova deve essere continuata fino al termine di mezz'ora per provare l'integrità dei pannelli nel modo usuale. L'isolamento può essere ridotto o soppresso completamente quando a parere dell'Amministrazione il pericolo di incendio è minore.

(*e*) « Zone verticali principali » sono quei tratti risultanti dalla suddivisione, con paratie principali resistenti al fuoco,

dello scafo, delle sovrastrutture e delle tughe o casette, la cui lunghezza media, al disopra del ponte delle paratie, non ecceda in genere i 40 metri (o 131 piedi).

(*f*) « Stazioni di comando » sono i locali entro i quali sono sistemati gli apparecchi radio, le apparecchiature principali per la navigazione o le installazioni centrali per segnalazione di incendio o l'elettrogeneratore di emergenza.

(*g*) « Locali di alloggio » sono gli spazi adibiti a locali pubblici, corridoi, locali di igiene, cabine, uffici, alloggi equipaggio, sale barbieri, riposterie isolate, ripostigli e locali consimili;

(*h*) « Locali pubblici » sono quella parte dei locali di alloggio adibiti ad atrii, sale da pranzo, sale di soggiorno e locali consimili, muniti di mezzi di chiusura permanenti.

(*i*) « Locali di servizio » sono quelli usati per cucine, riposterie principali, magazzini (eccettuati le riposterie isolate ed i ripostigli), locali posta, locali valori e locali consimili, compresi i relativi cofani.

(*j*) « Locali da carico » sono tutti gli spazi usati per il carico (ivi comprese anche le cisterne da carico) ed i relativi cofani che comunicano con tali spazi.

(*k*) I « locali macchina » comprendono tutti gli spazi usati per l'apparato di propulsione, macchinari ausiliari o frigoriferi, caldaie, pompe, officine di bordo, generatori, macchinario per ventilazione e condizionamento d'aria, locali imbarco combustibile liquido e spazi consimili e i relativi cofani.

(*l*) « Acciaio o altro materiale equivalente »: dove si dice « acciaio od altro materiale equivalente » si deve intendere, per « materiale equivalente », qualsiasi materiale il quale, per sua proprietà o per isolamento, possiede, dopo essere stato esposto al fuoco per il tempo prescritto, proprietà di integrità equivalenti all'acciaio (ad es. l'alluminio isolato in maniera appropriata).

Regola 27.

Strutture (*Metodi I, II e III*).

Lo scafo, le sovrastrutture, le paratie strutturali, i ponti e le tughe a casette devono essere costruite in acciaio salvo casi speciali in cui l'Amministrazione può autorizzare l'uso di altro materiale adatto.

Regola 28.

Zone principali verticali (*Metodi I, II e III*).

(*a*) Lo scafo, le sovrastrutture e le tughe o casette devono essere suddivise in zone principali verticali da divisioni di classe « A »: la lunghezza media di dette zone al disopra del ponte delle paratie non deve, in linea di massima, eccedere i 40 metri (o 131 piedi). Dove sono necessari degli scalini essi devono essere divisioni di classe « A ».

(*b*) Per quanto possibile, la parte di tali paratie al disopra del ponte delle paratie deve essere in prosecuzione con le paratie stagne situate immediatamente al disotto del ponte delle paratie.

(*c*) Tali paratie devono estendersi verticalmente da ponte a ponte e lateralmente al fasciame esterno o altre limitazioni.

(*d*) Su navi destinate a servizi speciali, come ad es. trasporto di automobili o di vagoni ferroviari, ove la sistemazione di tali paratie sarebbe incompatibile con lo scopo al quale la nave è destinata, devono essere approvati dall'Amministrazione mezzi equivalenti per controllare e limitare gli incendi.

Regola 29.

Aperture nelle paratie delle zone principali verticali (*Metodi I, II e III*).

(*a*) Quando le paratie delle zone verticali principali sono perforate per il passaggio di cavi elettrici, tubazioni, condotte, ecc., o per correnti longitudinali, bagli o altre strutture, devono essere prese disposizioni per assicurarsi che non sia compromessa la resistenza al fuoco di tali paratie.

(*b*) Delle serrandole devono essere sistemate nelle condotte che attraversano le paratie delle zone principali verticali e devono essere munite di un dispositivo locale di manovra atto ad essere azionato da tutti e due i lati della paratia. I posti di manovra di tali serrandole devono essere prontamente accessibili e marcati in rosso. Devono essere installati inoltre degli indicatori di apertura e chiusura.

(*c*) Tutte le aperture devono essere munite di mezzi di chiusura fissati in modo permanente e che devono avere una resistenza al fuoco per lo meno pari a quella delle rispettive paratie.

(*d*) La struttura di tutte le porte e delle relative intelaiature, nelle paratie delle zone verticali principali, come pure i dispositivi per mantenere chiuse dette porte, devono resistere al fuoco in maniera per lo meno tanto efficace quanto le paratie nelle quali queste porte si trovano. Tali dispositivi devono parimenti impedire il passaggio del fumo e delle fiamme. Non è necessario isolare le porte stagne.

(*e*) Una persona deve poter aprire da sola ciascuna di queste porte da ciascun lato della paratia. Le porte di incendio che non siano porte stagne devono essere del tipo a chiusura automatica con semplice e facile dispositivo per lasciarle libere di chiudersi dalla posizione di apertura. Queste porte devono essere di tipi e disegni approvati dall'Amministrazione.

Regola 30.

Paratie situate nell'interno delle zone verticali principali (*non richieste per il Metodo II*).

(*a*) *Metodo I*:

(i) nell'interno dei locali di alloggio tutte le paratie di chiusura, escluse quelle che devono essere divisioni di classe « A », devono essere costruite di classe « B » e collegate insieme in maniera da assicurare l'integrità del complesso. L'Amministrazione può richiedere una prova d'insieme. Sulle navi che trasportano più di 100 passeggeri le divisioni di classe « B » devono essere composte di materiale incombustile, il quale può tuttavia essere rivestito di materiale combustibile in conformità alla Regola 39;

(ii) tutte le paratie dei corridoi devono estendersi da ponte a ponte. Sono permesse aperture per la ventilazione, ma preferibilmente nella parte bassa di dette paratie. Tutte le altre paratie di chiusura devono estendersi verticalmente da ponte a ponte e trasversalmente al fasciame esterno o altre limitazioni, a meno che non siano usate soffittature o rivestimenti incombustibili, nel qual caso le paratie possono terminare a detti soffitti o rivestimenti.

(*b*) *Metodo III*:

(i) Nell'interno dei locali di alloggio le paratie di chiusura, escluse quelle che devono essere divisioni di classe « A », devono essere costruite di classe « B » così da formare come un reticolato di paratie ritardanti il fuoco, nell'interno del quale l'area di ciascun compartimento non deve, in generale, eccedere i 120 metri quadrati (o 1300 piedi quadrati), con un massimo di 150 metri quadrati (o 1600 piedi quadrati);

(ii) tutti i locali pubblici senza suddivisioni interne devono essere circondati da paratie di classe « B ». L'isolamento delle divisioni di classe « A » e « B », ad eccezione di quelle che delimitano le zone principali verticali, le stazioni di comando, i cofani delle scale ed i corridoi, può essere omesso quando le paratie costituiscono la parte esterna della nave o quando i compartimenti adiacenti non presentano pericolo di incendio;

(iii) tutte le paratie dei corridoi devono essere divisioni di classe « B » e devono estendersi da ponte a ponte. Quando non vi sono soffittature o quando le soffittature sono di materiale incombustibile, sono permesse delle aperture per la ventilazione munite di grate di materiale incombustibile. Tutte le altre paratie di chiusura devono estendersi da ponte a ponte senza aperture;

(iv) le divisioni di classe « B » devono essere di tipo ad anima incombustibile o di un tipo composto avente nell'interno dei fogli di amianto od analogo materiale incombustibile ed il limite di aumento di temperatura, stabilito nella Regola 26 per le divisioni di classe « B », deve verificarsi al termine della prova standard del fuoco dopo 30 minuti.

Regola 31.

Separazione dei locali di alloggio dai locali macchine, carico e servizio (*Metodi I, II e III*).

Le paratie ed i ponti che separano i locali di alloggio dai locali macchine, carico e servizio devono avere strutture corrispondenti alla classe « A » e devono avere un grado di isolamento giudicato soddisfacente dall'Amministrazione, in relazione alla natura dei locali adiacenti.

Regola 32.

Rivestimenti dei ponti (*Metodi I, II e III*).

Il sottofondo del rivestimento dei ponti, nell'interno dei locali di alloggio, stazioni di comando, scale e corridoi, deve essere di materiale non facilmente infiammabile ed approvato dall'Amministrazione.

Regola 33.
Protezione delle scale.

(*a*) *Metodi I e III*:

(i) Tutte le scale devono avere struttura di acciaio ed essere situate entro cofani formati da divisioni di classe « A » aventi mezzi efficaci di chiusura per tutte le aperture, a partire dal più basso ponte abitato sino almeno ad un'altezza da cui si possa accedere direttamente ad un ponte scoperto, salvo le seguenti eccezioni:

(*a*) non è necessario che una scala compresa tra due soli ponti sia circondata da un cofano, purchè l'integrità di detti ponti sia garantita da adeguate paratie o porte di uno dei due interponti;

(*b*) in un locale pubblico possono essere sistemate scale senza alcuna protezione, perchè interamente comprese entro tale locale;

(ii) i cofani delle scale devono avere comunicazione diretta con i corridoi e devono racchiudere un'area sufficiente per evitare congestionamenti, tenuto conto del presumibile numero delle persone che potrebbero servirsene in caso di emergenza. Detti cofani devono contenere il minimo possibile di locali di alloggio od altri spazi chiusi nei quali un incendio possa avere origine;

(iii) i cofani delle scale devono avere un grado di isolamento giudicato soddisfacente dall'Amministrazione tenuto conto della natura dei locali adiacenti. I dispositivi per la chiusura delle aperture nei cofani delle scale devono avere una resistenza al fuoco non meno efficace delle paratie in cui tali aperture sono praticate. Le porte che non siano porte stagne devono essere del tipo a chiusura automatica, come richiesto per le paratie delle zone verticali principali.

(*b*) *Metodo II*:

(i) Le scale principali devono avere struttura di acciaio ed essere situate entro cofani formati da divisioni di classe « A » aventi mezzi efficaci di chiusura per tutte le aperture, a partire dal più basso ponte abitato sino almeno ad un'altezza da cui si possa accedere direttamente ad un ponte scoperto, salvo le seguenti eccezioni:

(*a*) non è necessario che una scala compresa tra due soli ponti sia circondata da un cofano, purchè l'integrità di detti ponti sia garantita da adeguate paratie o porte in uno dei due interponti;

(*b*) in un locale pubblico possono essere sistemate scale senza alcuna protezione purchè interamente comprese entro tale locale;

(ii) i cofani delle scale devono avere comunicazione diretta con i corridoi e devono racchiudere un'area sufficiente per impedire congestionamenti, tenuto conto del presumibile numero delle persone che potrebbero servirsene in caso di emergenza. Detti cofani devono contenere il minimo possibile di locali di alloggio od altri spazi chiusi nei quali un incendio possa avere origine;

(iii) i cofani delle scale devono avere un grado di isolamento giudicato soddisfacente dall'Amministrazione tenuto conto della natura dei locali adiacenti. I dispositivi per la chiusura delle aperture nei cofani delle scale devono avere una resistenza al fuoco non meno efficace delle paratie in cui tali aperture sono praticate. Le porte che non siano porte stagne devono essere del tipo a chiusura automatica, come richiesto per le paratie delle zone verticali principali;

(iv) le scale secondarie devono avere struttura di acciaio, ma non è necessario che siano rinchiuse entro cofani, purchè l'integrità del ponte sia mantenuta mediante la sistemazione in dette scale di spruzzatori automatici.

Regola 34.
Protezione degli ascensori e montacarichi, dei cofani verticali per luce, aria, ecc. (*Metodi I, II e III*).

(*a*) I cofani degli ascensori e dei montacarichi e quelli verticali per dare aria e luce ai locali passeggeri, ecc., devono essere costituiti da divisioni di classe « A ». Le porte devono essere di acciaio o di altro materiale incombustibile e quando sono chiuse devono assicurare una resistenza al fuoco non meno efficace delle pareti alle quali sono fissate.

(*b*) I cofani degli ascensori devono essere sistemati in maniera da impedire il passaggio del fumo e delle fiamme da un interponte all'altro e devono essere muniti di dispositivi di chiusura che permettano di limitare il tiraggio e il passaggio del fumo. L'isolamento dei pozzi degli ascensori che si trovano nell'interno dei cofani delle scale non è obbligatorio.

(*c*) Quando una condotta per luce e aria comunica con più di un interponte e, secondo l'opinione dell'Amministrazione, il fumo e le fiamme potrebbero passare da un interponte all'altro, devono essere installate delle chiusure contro il fumo in modo che ciascuno dei locali possa essere isolato in caso di incendio.

(*d*) Tutte le altre condotte (ad es. per i cavi elettrici) devono essere costruite in modo da non permettere ad un incendio di propagarsi da un interponte o da un compartimento ad un altro.

Regola 35.
Protezione delle stazioni di comando (*Metodi I, II e III*).

Le stazioni di comando devono essere separate dagli altri locali della nave con paratie e ponti di classe « A ».

Regola 36.
Protezione dei depositi, ecc. (*Metodi I, II e III*).

Le pareti divisorie delle bagagliere, locali posta, cambusa, locali pitture, fanalerie, cucine e locali consimili, devono essere divisioni di classe « A ». I locali che contengono oggetti o materiale altamente inflammabile devono essere ubicati in modo da ridurre al minimo il pericolo per i passeggeri e per l'equipaggio in caso di incendio.

Regola 37.
Finestre e portellini.

(*a*) *Metodi I e III*:

Tutte le finestre e tutti i portellini nell'interno dei locali di alloggio devono essere costruiti con intelaiatura metallica o materiale equivalente. I vetri devono essere trattenuti da un collare metallico o mezzo equivalente. Tutte le finestre o portellini che si aprono nei corridoi o nelle scale devono corrispondere alle prescrizioni di integrità del tipo di paratie alle quali sono fissati.

(*b*) *Metodo II*:

Tutte le finestre e tutti i portellini che si aprono nei corridoi o nelle scale devono corrispondere alle prescrizioni di integrità del tipo di paratie alle quali sono fissati.

Regola 38.
Sistemi di ventilazione (*Metodi I, II e III*).

(*a*) Le aperture pricipali per l'aspirazione e mandata dell'impianto di ventilazione devono avere un mezzo accessibile di chiusura che possa essere chiuso in caso di incendio. In linea di massima i ventilatori devono essere disposti in modo che le condotte dirette ai vari locali rimangano nell'interno della stessa zona verticale principale.

(*b*) Tutti gli apparecchi di ventilazione meccanica, eccetto i ventilatori del locale macchine, devono essere muniti di comandi principali tali che tutti i ventilatori possano essere fermati da una qualunque delle due stazioni di comando che devono essere distanziate fra loro quanto più possibile. Uno dei comandi principali degli apparecchi di ventilazione meccanica dei locali macchine deve essere manovrabile dall'esterno dei locali stessi. Un isolamento efficace deve essere assicurato per i camini delle cucine, nei tratti ove queste condotte attraversano locali di alloggio.

Regola 39.
Particolari di costruzione (*non richiesti per il metodo II*).

(*a*) *Metodo I*:

Tutti i rivestimenti, loro sostegni, soffittature ed isolamenti devono essere di materiale incombustibile, salvo nei locali del carico, posta, bagagliai o compartimenti frigoriferi di servizio. Tuttavia sulle navi che non trasportano più di 100 passeggeri non è necessario che i rivestimenti, loro sostegni e soffittature, siano di materiale incombustibile; purchè ottemperino alle condizioni prescritte per le paratie dei locali nei quali sono situati. Il volume totale degli elementi combustibili — rivestimenti, decorazioni, sagomature e legni impellicciati — in qualsiasi locale di alloggio o sala pubblica non deve eccedere il volume equivalente a millimetri 2,54 (o 1/10 di pollice) di impellicciatura ricoprente la superficie complessiva delle pareti e dei soffitti. Nell'interno dei cofani, delle scale e dei corridoi non deve essere usato materiale combustibile per rivestimenti, decorazioni, sagomature e impellicciature.

(*b*) *Metodo III*:

L'uso di qualsiasi - materiale combustibile come legno non ignifugato, impellicciature, soffittature, tendaggi, tappeti, ecc., deve essere limitato per quanto possibile e ragionevole. Nei grandi locali pubblici i sostegni per rivestimenti e soffittature devono essere di acciaio o materiale equivalente.

Regola 40.

Disposizioni varie (*Metodi I, II e III*).

(*a*) (i) Gli strati d'aria racchiusi nell'interno delle soffittature, pannellature o rivestimenti, devono essere convenientemente interrotti, a distanze non superiori a metri 13,73 (o 45 piedi) nel senso longitudinale, da chiusure che impediscano fenomeni di tiraggio;

(ii) nel senso verticale tali strati d'aria, inclusi quelli nell'interno di rivestimenti di scale, cofani, ecc., devono essere interrotti ad ogni ponte.

(*b*) La costruzione delle soffittature e paratie deve essere tale da rendere possibile, per le ronde di incendio, di individuare l'origine di qualsiasi fumo proveniente da spazi nascosti o inaccessibili, senza che l'efficacia della protezione contro l'incendio ne sia diminuita.

(*c*) Le superfici nascoste di tutte le paratie, rivestimenti, pannellature, scale, sostegni di legno, ecc. nei locali di alloggio devono essere tali che, a parere dell'Amministrazione, riducano ad un grado soddisfacente il pericolo della propagazione delle fiamme.

(*d*) Pitture, vernici e simili preparati aventi per base la nitrocellulosa non devono essere usati.

(*e*) Il piombo non deve essere usato per ombrinali fuori bordo, scarichi sanitari ed altri scarichi vicini alla linea di galleggiamento e neppure nei punti in cui la fusione del piombo, in caso di incendio, possa dar luogo a pericoli di allagamento.

(*f*) I radiatori elettrici, se usati, devono essere fissi e costruiti in modo da ridurre al minimo il pericolo di incendio. Non devono essere usati radiatori elettrici del tipo ad elementi esposti.

Richiesto solo per il Metodo III:

(*g*) Tutte le superfici esposte ed i loro intonaci, nei locali di alloggio, devono avere, a soddisfazione dell'Amministrazione, una limitata attitudine a propagare le fiamme.

Regola 41.

Apparecchi cinematografici (*Metodi I, II e III*).

A meno che vengano utilizzate soltanto pellicole « non inflammabili », l'installazione e l'uso degli apparecchi cinematografici sulle navi devono essere subordinati a precauzioni speciali contro gli incendi stabilite dall'Amministrazione. I locali adibiti a deposito di pellicole altamente infiammabili devono avere condutture di scarico all'esterno aventi sezione totale di 2,85 centimetri quadrati per chilogrammo (od 1 pollice quadrato ogni 5 libbre inglesi) di rotoli di pellicole o materiale equivalente in essi racchiuso.

Regola 42.

Impianti automatici per estinzione a spruzzo, allarme e indicazione d'incendio (*Metodo II*).

Sulle navi in cui è adottato il Metodo II deve essere installato un impianto automatico per estinzione a spruzzo e allarme incendio di tipo approvato dall'Amministrazione e conforme alle disposizioni della Regola 48, disposto in modo da proteggere tutti i locali chiusi, adibiti all'uso o servizio dei passeggeri o dell'equipaggio, ad eccezione dei locali che non presentano notevole pericolo di incendio.

Regola 43.

Impianti automatici per allarme e indicazione di incendio (*Metodo III*).

Sulle navi in cui è adottato il Metodo III deve essere installato un impianto di segnalazione di incendio, di tipo approvato dall'Amministrazione, disposto in modo da rivelare un principio di incendio in tutti i locali chiusi adibiti all'uso od al servizio dei passeggeri o dell'equipaggio (ad eccezione dei locali che non presentano un notevole pericolo di incendio) e da segnalare automaticamente in uno o più punti o stazioni, dove possa essere più rapidamente rilevata dagli ufficiali e dall'equipaggio, la presenza o l'indicazione di un'incendio, nonchè la località ove esso si è manifestato.

Regola 44.

Piani (*Metodi I, II e III*).

Per guida dell'ufficiale di guardia della nave devono essere permanentemente esposti dei piani generali, indicanti per ciascun ponte le varie zone limitate sia da paratie resistenti al fuoco che da paratie ritardanti il fuoco (se ve ne sono), unitamente ai dettagli degli impianti d'allarme, degli indicatori d'incendio e dell'impianto di estinzione a spruzzo (se vi è), dei dispositivi per l'estinzione degli incendi, dei mezzi di accesso e di uscita dei vari compartimenti, ponti, ecc. e degli impianti di ventilazione, ivi comprese le ubicazioni delle serrandole di chiusura delle condotte e i numeri di identificazione dei ventilatori che servono ciascuna zona.

PARTE E. — INDICAZIONE ED ESTINZIONE DEGLI INCENDI NELLE NAVI DA PASSEGGERI E DA CARICO

(La parte E si applica alle navi da passeggeri e da carico, eccettuate la Regola 50 che si applica solamente alle navi da passeggeri e la Regola 51 che si applica solamente alle navi da carico).

NOTA: *Le Regole da 45 a 49 inclusa specificano i requisiti ai quali devono rispondere gli apparecchi e le installazioni indicati nelle Regole* 50 *e* 51.

Regola 45.

Pompe, tubolature, idranti e manichette.

(*a*) Le pompe da incendio devono essere indipendenti. Le pompe sanitarie di zavorra, di sentina e per servizi generali possono essere calcolate come pompe da incendio. Su ogni nave la portata delle pompe destinate a combattere il fuoco deve essere eguale per lo meno ai 2/3 della portata delle pompe di sentina richieste per la nave stessa. Ciascuna pompa deve essere capace di alimentare almeno i due potenti getti ai quali si fa riferimento in queste Regole. La gettata, dall'uscita del boccalino, deve essere di circa 12 metri (o 40 piedi).

(*b*) Devono essere installate valvole di sicurezza connesse con le pompe d'incendio. Queste valvole devono essere disposte e regolate in modo da evitare eccessiva pressione in qualsiasi punto della tubolatura principale di incendio.

(*c*) Il diamentro delle tubolature per il servizio incendio deve essere sufficiente ad assicurare una adeguata erogazione d'acqua per il funzionamento simultaneo di almeno due manichette da incendio e deve essere determinato in base alla portata richiesta per le pompe destinate all'estinzione degli incendi.

(*d*) Il numero e la distribuzione degli idranti deve essere tale che sia possibile lanciare almeno due getti d'acqua, uno dei quali da una sola lunghezza di manichetta, in qualsiasi punto della nave.

(*e*) Le condutture e gli idranti devono essere sistemati in modo da potervi facilmente innestare le manichette. Sulle navi in cui può essere trasportato del carico in coperta, la posizione degli idranti deve essere tale che essi siano sempre prontamente accessibili e le tubolature devono essere collocate, per quanto possibile, in modo da evitare il rischio di subire danni in conseguenza di tale carico.

(*f*) Sulle tubolature devono essere disposti rubinetti o valvole, in posizione tale che qualsiasi manichetta possa essere rimossa mentre le pompe da incendio sono in funzione.

(*g*) Le manichette devono essere di materiale approvato dall'Amministrazione e di lunghezza sufficiente per lanciare un getto d'acqua in qualsiasi punto in cui può essere necessario. Esse devono essere fornite degli accessori occorrenti. Il diametro interno del boccalino non deve essere inferiore a 12 millimetri (o ½ pollice).

(*h*) Le manichette indicate in queste Regole come « manichette da incendio » devono, unitamente a tutti i necessari accessori ed attrezzi, essere tenute pronte per l'uso in posizione chiaramente visibile in vicinanza degli idranti o loro raccordi.

Regola 46.

Estintori di incendio.

(*a*) Tutti gli estintori di incendio devono essere di tipo e caratteristiche approvati dall'Amministrazione. La capacità di un estintore portatile non deve essere superiore a litri 13½ (o 3 galloni) e non inferiore a 9 litri (o 2 galloni).

(*b*) Il numero delle cariche di ricambio deve essere fissato in conformità delle norme stabilite dall'Amministrazione.

(*c*) Gli estintori che contengono gas sotto pressione sono proibiti nei locali di alloggio dei passeggeri o dell'equipaggio.

(*d*) Gli estintori portatili devono essere periodicamente esaminati e sottoposti alle prove che l'Amministrazione può richiedere.

(*e*) Uno degli estintori portatili destinati ad un determinato locale deve essere collocato vicino all'ingresso di detto locale.

(*f*) Le valvole di manovra degli apparecchi fissi per la estinzione di incendio devono essere collocate in modo da essere facilmente accessibili e da non essere rapidamente tagliate fuori da un principio di incendio.

Regola 47.

Estinzione con vapore o gas inerte per spazi destinati al carico e per locali caldaie.

(*a*) Quando è fatto impiego di gas o vapore come mezzo di estinzione negli spazi destinati al carico o nei locali caldaie, le tubazioni neccessarie per convogliare il gas o il vapore devono essere dotate di valvole o rubinetti di comando prontamente accessibili dal ponte in ogni circostanza e contrassegnati in modo da indicare chiaramente i compartimenti ai quali le tubazioni sono dirette. Adatte disposizioni devono essere prese per impedire che il gas o il vapore possano essere inavvertitamente immessi in un compartimento. Se un tubo qualsiasi è diretto ad un locale al quale possono accedere i passeggeri, deve essere munito di una valvola o di un rubinetto di chiusura addizionale convenientemente protetto.

(*b*) Le tubazioni devono essere disposte in modo da assicurare una efficace distribuzione del gas inerte o del vapore. Nelle stive di grandi dimensioni devono esservi almeno due tubazioni, di cui una deve essere sistemata nella parte prodiera e l'altra in quella poppiera. In caso che sia usato il vapore, le tubazioni devono arrivare molto in basso entro il locale.

(*c*) (i) Quando l'anidride carbonica è usata quale mezzo di estinzione negli spazi destinati al carico, la quantità di gas disponibile deve essere sufficiente per fornire un volume minimo di gas libero eguale al 30 per cento del volume lordo del maggior compartimento per carico che possa essere chiuso ermeticamente;

(ii) quando l'anidride carbonica è usata quale mezzo di estinzione per il locale caldaie, la quantità di gas disponibile deve essere sufficiente per fornire un volume minimo di gas libero eguale al 30 per cento del volume lordo del maggiore locale caldaie misurato fino all'orlo superiore delle caldaie stesse. Se i locali macchine e caldaie non sono completamente separati e l'olio combustibile può colare dal locale caldaie alle sentine della macchina, l'insieme formato dai locali caldaie e macchine deve essere considerato come un unico compartimento;

(iii) quando l'anidride carbonica è usata quale mezzo di estinzione sia per gli spazi destinati al carico che per i locali caldaie, non è necessario che la quantità del gas sia superiore a quella richiesta per la protezione del maggiore compartimento, sia esso compartimento da carico che locale caldaie;

(iv) per l'applicazione del presente paragrafo (*c*) il volume occupato dal gas deve essere calcolato sulla base di 0,56 metri cubi per chilogrammo (o 9 piedi cubi per libbra inglese).

(*d*) Quando il vapore è usato quale mezzo di estinzione nelle stive, la caldaia o le caldaie destinate a fornire detto vapore devono avere una capacità di produzione oraria di almeno 1 chilogrammo di vapore ogni 0,750 metri cubi (o 1 libbra inglese ogni 12 piedi cubi) del volume lordo del maggiore compartimento da carico.

(*e*) Devono essere installati dei dispositivi per arrestare i ventilatori dall'esterno del locale in cui essi funzionano e per chiudere tutte le porte, condotte di ventilazione, intercapedini attorno alle ciminiere ed altre aperture dei locali nei quali il gas inerte o il vapore possono essere utilizzati come mezzi di estinzione.

(*f*) Deve essere sistemato un segnale sonoro per dare l'allarme della immissione dell'anidride carbonica in qualsiasi locale di lavoro.

Regola 48.

Impianti automatici a spruzzo.

(*a*) L'impianto di estinzione automatica a spruzzo può essere considerato come un mezzo soddisfacente per estinguere gl'incendi. Quando è installato un tale impianto, esso deve essere mantenuto carico alla pressione necessaria e devono essere prese adeguate misure per assicurare una continua alimentazione d'acqua.

(*b*) Tale impianto deve essere suddiviso in un certo numero di sezioni, come prescritto dall'Amministrazione, e devono essere installati degli avvistatori automatici d'allarme per indicare in uno o più punti o stazioni convenienti il manifestarsi o l'esistenza di un incendio, come pure la sua ubicazione.

(*c*) La pompa o le pompe adibite all'alimentazione dell'impianto automatico a spruzzo devono entrare automaticamente in azione appena vi sia una caduta di pressione nell'impianto.

(*d*) Ciascuna pompa deve essere capace di alimentare una sufficiente quantità di acqua, alla pressione necessaria, alle teste degli spruzzatori mentre è in funzione un numero di teste di spruzzatori stabilito dall'Amministrazione.

(*e*) Il numero delle sorgenti di energia alimentanti le pompe d'acqua di mare, compressori d'aria ed avvisatori d'incendio automatici non deve essere inferiore a due. Quando l'energia impiegata è elettrica essa deve essere fornita attraverso il quadro di emergenza, con un circuito riservato unicamente a tale uso. In questo circuito non devono essere collocati altri interruttori all'infuori di quello del quadro. Tale interruttore deve avere una chiara etichetta e deve normalmente essere tenuto chiuso.

(*f*) La temperatura alla quale dovrebbero entrare in azione le teste degli spruzzatori deve essere stabilita dall'Amministrazione. Devono essere prese opportune disposizioni per la prova periodica di tutti i dispositivi automatici.

Regola 49.

Apparecchi per la respirazione, caschi contro il fumo e lampade di sicurezza.

(*a*) Gli apparecchi per la respirazione o i caschi contro il fumo devono essere di tipo approvato dall'Amministrazione.

(*b*) Per evitare che una persona indossante un casco o una maschera contro il fumo muniti di tubo flessibile per l'aria possa respirare del fumo, la lunghezza del tubo deve essere sufficiente a raggiungere qualsiasi parte delle stive o locali di macchina da una posizione situata sul ponte scoperto adeguatamente lontano dalla boccaporta o dall'ingresso.

(*c*) Le lampade di sicurezza devono avere un periodo minimo di funzionamento di tre ore ed essere di tipo approvato dall'Amministrazione.

Regola 50.

Disposizioni concernenti le navi da passeggeri.

Servizio di ronda e segnalazione incendio.

(*a*) Su tutte le navi da passeggeri deve essere mantenuto un servizio di ronda efficiente in modo che ogni principio di incendio possa essere prontamente segnalato. In tutti i locali di alloggio dei passeggeri e dell'equipaggio devono essere collocati degli avvisatori d'incendio a comando manuale, in modo da permettere alla ronda di dare immediatamente l'allarme al ponte di comando o alla stazione del fuoco.

(*b*) Deve essere installato un impianto di avvisatori o segnalatori d'incendio di tipo approvato per indicare automaticamente in uno o più punti o stazioni appropriati, dove possa essere più rapidamente rilevata dagli ufficiali e dall'equipaggio, la presenza o l'indizio nonchè l'ubicazione di un incendio in qualsiasi punto della nave che, a giudizio dell'Amministrazione, non sia accessibile alla ronda. Detto impianto può non essere installato quando è dimostrato, a soddisfazione dell'Amministrazione, che la nave effettua viaggi di così breve durata che non sarebbe ragionevole richiederlo.

Locali utilizzati dai passeggeri e dall'equipaggio.

(*c*) Le navi da passeggeri devono essere dotate di una installazione che consenta di lanciare rapidamente e simultaneamente almeno due potenti getti d'acqua in qualsiasi punto di ciascun ponte o spazio usato dai passeggeri o dall'equipaggio, quando tutte le porte stagne e tutte le porte delle paratie principali d'incendio siano chiuse. Le porte nelle paratie intermedie possono essere dotate di appropriate aperture munite di mezzi di chiusura.

(*d*) Le navi da passeggeri devono essere dotate di estintori di incendio portatili di tipo approvato come l'Amministrazione ritenga appropriato e sufficiente.

Locali per il carico.

(*e*) Le navi da passeggeri devono essere dotate di impianti che permettano di lanciare rapidamente e simultaneamente almeno due potenti getti d'acqua in qualunque locale per il carico.

(*f*) (i) Le navi da passeggeri di stazza lorda eguale o superiore a 1000 tonnellate devono essere dotate di impianti fissi mediante i quali sia prontamente convogliato gas inerte in qualsiasi compartimento in cui possa essere trasportato del carico ed in quantità sufficiente a fornire un volume minimo di gas libero pari al 30 per cento del volume lordo della maggiore stiva della nave che possa essere chiusa ermeticamente. L'Amministrazione può permettere l'uso del vapore in sostituzione del gas inerte sui piroscafi e sulle navi con apparato motore a combustione interna, purchè le installazioni siano conformi a quanto disposto dal paragrafo (*d*) della Regola 47;

(ii) quando venga dimostrato, a soddisfazione dell'Amministrazione, che una nave è adibita a viaggi di durata così breve che non sarebbe ragionevole applicare le disposizioni sopradette, nonchè per le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 1000 tonnellate, gli impianti per l'estinzione degli incendi negli spazi destinati al carico devono essere di soddisfazione dell'Amministrazione stessa.

Locali macchine e carbonili.

(*g*) Le navi da passeggeri devono essere dotate di impianto che permetta di lanciare rapidamente e simultaneamente almeno due potenti getti d'acqua in ogni punto dei carbonili, locali caldaie e locali macchine.

(*h*) Sulle navi da passeggeri con caldaie a combustibile liquido o con apparato motore a combustione interna devono essere sistemate, nei locali macchine, almeno due prese d'incendio, una a sinistra e l'altra a dritta, con manichette per ciascun idrante complete di raccordi, lance e boccalini per inaffiare a pioggia il combustibile liquido.

(*i*) Le navi da passeggeri con caldaie principali o ausiliarie a combustibile liquido devono soddisfare alle prescrizioni dei paragrafi (*g*) e (*h*) della presente Regola, nonchè alle seguenti:

(i) in ogni spazio antistante i forni deve essere sistemato un recipiente contenente sabbia, segatura impregnata di soda o altro materiale asciutto approvato, nella quantità che può essere richiesta dall'Amministrazione;

(ii) vi devono essere almeno due estintori portatili di tipo approvato scaricanti schiuma o altro agente approvato, adatto per estinguere un incendio di combustibile liquido in ogni locale antistante i forni ed in ogni spazio nel quale si trovino parte degli impianti inerenti alla combustione a nafta;

(iii) vi deve essere un impianto approvato mediante il quale si possa rapidamente scaricare e distribuire schiuma nel locale o locali ed in ogni altro spazio in cui esistano apparecchi a combustibile liquido o casse di decantazione. La quantità di schiuma deve essere sufficiente per ricoprire con uno strato di 15 centimetri (o 6 pollici) la maggiore area sulla quale possa espandersi dell'olio combustibile in caso di perdite accidentali. Invece della schiuma può esere usato del gas inerte o un impianto fisso a spruzzo ad alta pressione. Se il locale caldaie non è completamente separato dai locali macchina ed il combustibile liquido può colare dai locali caldaie nelle sentine di macchina, l'insieme dei locali macchina e caldaie deve essere considerato come un unico compartimento. Gli impianti devono essere comandati da uno o più punti facilmente accessibili e che non possano essere rapidamente tagliati fuori da un principio d'incendio;

(iv) vi deve essere un estintore a schiuma di tipo approvato con capacità di almeno 136 litri (o 30 galloni), nel caso di navi aventi un solo locale caldaie, e due di tali estintori per navi con più di un locale caldaie. Tali estintori devono essere dotati di manichette su rulli che permettano di raggiungere qualunque punto dei locali caldaie e degli spazi contenenti una parte qualsiasi degli impianti relativi alla combustione a nafta. Un estintore ad anidride carbonica da 45 chilogrammi (o 100 libbre inglesi) può essere ammesso come equivalente ad un estintore a schiuma da 136 litri (o 30 galloni).

(*j*) Le navi da passeggeri con apparato motore a combustione interna devono, oltre che attenersi alle disposizioni dei paragrafi (*g*) ed (*h*) della presente Regola, essere dotate in ciascun locale macchine di almeno un estintore a schiuma di tipo approvato e di capacità non inferiore a 45 litri (o 10 galloni), ed avere inoltre un estintore a schiuma portatile di tipo approvato per ogni 1000 cavalli asse, o frazione, di potenza delle macchine. Il numero totale degli estintori portatili, come sopra indicato, non deve essere inferiore a 2 e non occorre che superi i 6. Un estintore da 16 chilogrammi (o 35 libbre inglesi) di anidride carbonica può essere ammesso come equivalente ad un estintore a schiuma da 45 litri (o 10 galloni).

(*k*) Se una nave da passeggeri con apparato motore a combustione interna è dotata anche di una calderina, deve attenersi a quanto disposto dal paragrafo (*i*) (i). Se la calderina è situata in un locale macchine, l'estintore a schiuma da 45 litri richiesto nel paragrafo precedente deve essere sostituito con un estintore a schiuma di tipo approvato da almeno 136 litri (o 30 galloni) di capacità, munito di adeguate manichette o di altro mezzo approvato per spargere la schiuma. Un estintore ad anidride carbonica da 45 chilogrammi (o 100 libbre inglesi) può essere ammesso come equivalente ad un estintore a schiuma da 136 litri (o 30 galloni).

Pompe.

(*l*) Le navi da passeggeri di stazza lorda eguale o superiore a 4000 tonnellate devono essere dotate di almeno 3 pompe da incendio a vapore o altra sorgente di energia e le navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 4000 tonnellate di almeno due di tali pompe da incendio. Ciascuna di queste pompe deve avere potenza sufficiente per mandare in qualsiasi punto della nave la quantità d'acqua che l'Amministrazione ritiene sufficiente, in almeno due potenti getti simultanei.

(*m*) Sulle navi da passeggeri di lunghezza eguale o superiore a metri 91,5 (o 300 piedi) dotate di caldaie a combustibile liquido o di apparato motore a combustione interna le prese dal mare, le pompe d'incendio e le sorgenti di energia che le azionano devono essere disposte in modo da evitare che un incendio in uno dei compartimenti possa mettere fuori servizio tutte le pompe d'incendio. Sulle navi di lunghezza inferiore a metri 91,5 (o 300 piedi), se un incendio in uno dei compartimenti può rendere inutilizzabili tutte le pompe, deve essere installato un altro mezzo per l'estinzione degl'incendi.

Tubolature e idranti.

(*n*) Le navi da passeggeri devono essere dotate di tubolature da incendio e di idranti rispondenti alle prescrizioni della Regola 45.

Manichette da incendio.

(*o*) Le navi da passeggeri devono essere dotate di manichette da incendio in numero sufficiente, a soddisfazione dell'Amministrazione. Vi deve essere almeno una manichetta per ciascun idrante, e queste manichette devono essere usate solamente per estinzione di incendi o per provare gli impianti nelle esercitazioni e nei controlli.

Caschi contro il fumo e lampade di sicurezza.

(*p*) Le navi da passeggeri devono avere a bordo almeno due equipaggiamenti composti ciascuno di un casco contro il fumo o apparecchio per la respirazione, di una lampada di sicurezza e di un'ascia da pompieri. Questi equipaggiamenti devono essere pronti all'uso e sistemati in due locali molto distanziati l'uno dall'altro. Deve esservi inoltre un trapano elettrico portatile che permetta di aprire un mezzo di accesso di emergenza attraverso ponti, cofani o paratie resistenti al fuoco.

Regola 51.

Disposizioni per le navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 1000 tonnellate.

(*a*) (i) Le navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 2000 tonnellate devono essere dotate di impianti mediante i quali sia prontamente convogliato gas inerte, per mezzo di un sistema permanente di tubolature, in qualsiasi compartimento in cui possa essere trasportato del carico, ed in quantità sufficiente a fornire un volume minimo di gas libero pari al 30 per cento del volume lordo della maggiore stiva della nave che possa essere chiusa ermeticamente. L'Amministrazione può permettere l'uso del vapore in sostituzione del gas inerte sui piroscafi e sulle motonavi purchè le installazioni siano conformi a quanto disposto dal paragrafo (*d*) della Regola 47. Sulle navi cisterna l'impiego della schiuma può essere accettato come adatto equivalente del gas inerte o del vapore;

(ii) l'Amministrazione può esentare dall'osservanza di queste prescrizioni le stive da carico di qualsiasi nave (ad eccezione delle cisterne sulle navi petroliere):

(*a*) se sono dotate di chiusure di acciaio per le boccaporte e di mezzi efficaci per chiudere tutte le condotte d'aria e le altre aperture facenti capo alle stive stesse;

(*b*) se la nave è costruita e destinata esclusivamente al trasporto di carichi come minerale o carbone;

(*c*) quando sia dimostrato, a soddisfazione dell'Amministrazione, che la nave effettua viaggi di durata così breve che non sarebbe ragionevole esigere l'osservanza di tali prescrizioni.

(*b*) Una nave da carico di staza lorda eguale o superiore a 1000 tonnellate deve essere dotata:

(i) (*a*) di due pompe azionate da energia meccanica di potenza tale da assicurare un pieno rifornimento d'acqua alle manichette da incendio e di installazioni che permettano di lanciare almeno due potenti getti d'acqua rapidamente e simultaneamente in qualsiasi punto della nave. Dette installazioni devono comprendere manichette, ciascuna completa di accoppiatoi ed accessori, in numero giudicato sufficiente dall'Amministrazione;

(*b*) in tali navi con caldaie a combustione liquida o apparato motore a combustione interna, se un incendio in uno dei compartimenti può mettere fuori servizio tutte le pompe da incendio, deve essere installato un altro mezzo per l'estinzione degl'incendi;

(ii) nei locali utilizzati dall'equipaggio e dai passeggeri (se ve ne sono) devono essere disponibili degli estintori portatili, pronti per l'uso immediato, in numero non inferiore a 5;

(iii) vi deve essere inoltre un equipaggiamento composto di un apparecchio per la respirazione o un casco per fumo, una lampada di sicurezza, un'ascia da pompiere e, ad eccezione che nelle navi cisterna, un trapano portatile elettrico che permetta di aprire attraverso ponti, cofani o paratie un mezzo di accesso di emergenza per combattere il fuoco.

(*c*) Sulle navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 1000 tonnellate munite di caldaie a combustibile liquido o apparato motore a combustione interna devono essere sistemate nei locali macchine almeno due prese da incendio, una a sinistra e l'altra a dritta, con manichette per ciascun idrante complete di raccordi, lance e boccalini adatti per innaffiare a pioggia il combustibile liquido.

(*d*) Le navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 1000 tonnellate sulle quali le caldaie principali o ausiliarie sono alimentate da combustibile liquido devono inoltre soddisfare alle seguenti prescrizioni:

(i) in ogni spazio antistante i forni deve essere sistemato un recipiente contenente sabbia, segatura impregnata di soda o altro materiale asciutto approvato, nella quantità che può essere richiesta dall'Amministrazione;

(ii) vi devono essere almeno due estintori portatili di tipo approvato scaricanti schiuma, o altro agente approvato adatto, per estinguere un incendio di combustibile liquido, in ogni locale antistante i forni ed in ogni spazio nel quale si trovino parte degli impianti inerenti alla combustione e nafta. Inoltre vi deve essere almeno un estintore dello stesso tipo e di capacità di 9 litri (2 galloni) per ciascun bruciatore per ogni locale caldaie; tuttavia non è necessario che la capacità complessiva degli estintori supplementari oltrepassi i 45 litri (10 galloni) in ciascun locale caldaie;

(iii) vi deve essere un impianto approvato mediante il quale si possa rapidamente scaricare e distribuire schiuma nel locale caldaie ed in ogni altro spazio in cui esistano apparecchi con combustibile liquido o casse di decantazione. La quantità di schiuma deve essere sufficiente per ricoprire con uno strato di 15 centimetri (o 6 pollici) la maggiore area sulla quale possa espandersi dell'olio combustibile in caso di perdite accidentali. Invece della schiuma si può anche fare uso di gas inerte o vapore o impianto fisso a spruzzo ad alta pressione. Se il locale caldaie non è completamente separato dai locali macchine ed il combustibile liquido può colare dai locali caldaie nelle sentine di macchina, l'insieme dei locali macchina e caldaie deve essere considerato come un unico compartimento. Gli impianti devono essere comandati da uno o più punti facilmente accessibili e che non possano essere rapidamente tagliati fuori da un principio d'incendio.

(*e*) L'Amministrazione deve porre speciale attenzione alle apparecchiature per l'estinzione dell'incendio nelle macchine e locali caldaie sulle navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 1000 tonnellate nelle quali si usi come combustibile nafta e carbone simultaneamente.

(*f*) Sulle navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 1000 tonnellate con apparato motore a combustione interna i compartimenti delle macchine devono contenere:

(i) i dispositivi previsti nel paragrafo (*c*) della presente Regola;

(ii) un estintore a schiuma di tipo approvato e di capacità minima di 45 litri (o 10 galloni) o un estintore ad anidride carbonica da 16 chilogrammi (o 35 libbre inglesi);

(iii) estintori portatili di cui il numero e la distribuzione devono essere stabiliti dall'Amministrazione, tenuto conto delle dimensioni e della sistemazione dei locali macchina e della potenza dei macchinari, restando inteso che il numero di detti estintori non deve essere inferiore a due e non occorre che superi i sei.

Quando esiste una caldaia a combustibile liquido si applicano le prescrizioni del paragrafo (*d*) della presente Regola.

Regola 52.

Prontezza d'uso delle installazioni.

I mezzi di estinzione incendi sulle navi da passeggeri e da carico, nuove ed esistenti, devono essere mantenuti in buon ordine ed essere sempre pronti per l'uso immediato durante il viaggio.

Regola 53.

Equivalenza.

Dove è prescritto, in questa parte del presente Capitolo, un particolare tipo di impianto, apparecchio, mezzo di estinzione o sistemazione, qualsiasi altro tipo di impianto, ecc., può essere permesso, purchè l'Amministrazione consideri che esso non è di minore efficienza.

PARTE F. — VARIE.

(La parte F si applica solamente alle navi da passeggeri).

Regola 54.

Mezzi di sfuggita.

(*a*) In tutti i locali per i passeggeri e per l'equipaggio devono essere sistemate scale e scalette in modo da assicurare un mezzo di sfuggita rapido per raggiungere il ponte delle imbarcazioni. In modo particolare devono essere osservate le seguenti disposizioni:

(i) sotto il ponte delle paratie devono essere installati sufficienti mezzi di sfuggita da ogni compartimento stagno, indipendentemente dalle porte stagne, e tali mezzi di sfuggita devono essere rapidamente accessibili;

(ii) sopra il ponte delle paratie ciascun compartimento limitato da divisioni principali tagliafuoco deve essere munito di almeno due mezzi di sfuggita accessibili, di cui almeno uno deve dare accesso ad una scala che sia mezzo di sfuggita verticale;

(iii) la larghezza, il numero e la disposizione delle scale deve essere di soddisfazione dell'Amministrazione.

(*b*) Tutti i locali macchina, gallerie degli alberi motore, locali antistanti i forni ed altri locali di lavoro devono essere dotati di un mezzo di sfuggita accessibile, indipendente dalle porte stagne.

Regola 55.

Potenza di marcia indietro.

Tutte le navi da passeggeri devono avere potenza di marcia indietro sufficiente per assicurare un appropriato controllo di manovra alla nave in tutte le circostanze normali.

Regola 56.

Apparecchi di governo.

(*a*) Tutte le navi da passeggeri devono essere dotate di un apparecchio di governo principale e di uno ausiliario, a soddisfazione dell'Amministrazione.

(*b*) L'apparecchio ausiliario deve essere atto ad essere messo rapidamente in funzione in caso di emergenza e deve essere di forza adeguata e di potenza sufficiente per permettere il governo della nave alla velocità a cui può navigare.

Su tutte le navi in cui l'Amministrazione richieda che il diametro della testa di timone sia superiore a 228 millimetri (o 9 pollici) l'apparecchio ausiliario deve essere azionato da energia meccanica.

(c) Un doppio apparecchio principale di governo ad energia meccanica è accettabile come apparecchio ausiliario.

CAPITOLO III. — MEZZI DI SALVATAGGIO, ECC.

Regola 1.
Applicazione.

(a) Il presente Capitolo, salvo espresse disposizioni contrarie, si applica alle navi nuove adibite a viaggi internazionali, come segue:

Parte A: navi da passeggeri e navi da carico;
Parte B: navi da passeggeri;
Parte C: navi da carico.

(b) Nel caso di navi esistenti adibite a viaggi internazionali, le quali non si siano ancora uniformate alle prescrizioni del presente capitolo relative alle navi nuove, devono essere stabilite dall'Amministrazione le misure da prendersi per ciascuna nave per ottenere, per quanto sia praticabile e ragionevole, l'applicazione, non oltre il 1° gennaio 1951, dei principi generali stabiliti dalla Regola 4 e l'applicazione sostanziale delle altre prescrizioni del presente Capitolo.

PARTE A. — DISPOSIZIONI GENERALI

(La parte A si applica sia alle navi da passeggeri che a quelle da carico).

Regola 2.
Definizioni.

Nel presente Capitolo l'espressione « viaggio internazionale breve » significa un viaggio internazionale nel corso del quale la nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da un luogo ove i passeggeri e l'equipaggio possano trovare rifugio, e nel corso del quale la distanza tra l'ultimo porto di scalo del Paese ove il viaggio ha origine ed il porto finale di destinazione non supera le 600 miglia.

Regola 3.
Esenzioni.

(a) Ciascuna Amministrazione, se giudica che le condizioni del viaggio e di riparo del persorso seguito sono di natura tale da rendere l'applicazione integrale delle prescrizioni del presente Capitolo non ragionevole o non necessaria, può esentare da tali prescrizioni, in misura adeguata, determinate navi o categorie di navi appartenenti al proprio Paese, le quali nel corso del loro viaggio non si allontanino oltre 20 miglia dalla terra più vicina.

(b) Per le navi da passeggeri che effettuano viaggi internazionali e che sono utilizzate per trasportare, in viaggi speciali, gran numero di passeggeri senza sistemazione in cuccette, come ad es. trasporto di pellegrini, l'Amministrazione, se ritiene che non è praticamente possibile applicare le prescrizioni del presente Capitolo, può dispensare tali navi, appartenenti al proprio Paese, dall'osservanza delle prescrizioni in oggetto, alle seguenti condizioni:

(i) che compatibilmente con le esigenze del traffico siano osservate al massimo possibile le prescrizioni relative alle imbarcazioni e agli altri mezzi di salvataggio e alla protezione contro gli incendi;

(ii) che le predette imbarcazioni e mezzi di salvataggio siano di rapida utilizzazione in conformità delle disposizioni della Regola 4;

(iii) che sia disponibile una cintura di salvataggio per ciascuna persona a bordo;

(iv) che siano prese disposizioni atte a stabilire prescrizioni generali da applicare al caso particolare di tal genere di traffici. Dette prescrizioni devono essere concordate con gli altri Governi contraenti, se ve ne sono, che possano essere direttamente interessati al trasporto di tali passeggeri in simili traffici.

Ferme restando tutte le disposizioni della presente Convenzione, le Regole di Simla del 1931 rimangono in vigore tra i Paesi che vi hanno aderito fino al momento in cui entreranno in vigore le prescrizioni contemplate dal paragrafo (b) (iv) della presente Regola.

Regola 4.
Prontezza d'uso delle imbarcazioni di salvataggio e degli apparecchi galleggianti.

(a) I principi di massima che disciplinano le disposizioni concernenti le imbarcazioni di salvataggio e gli apparecchi galleggianti di una nave cui si applica il presente Capitolo sono che essi devono essere rapidamente utilizzabili in caso di emergenza.

(b) Per essere pronte all'uso le imbarcazioni di salvataggio e gli apparecchi galleggianti devono soddisfare alle seguenti condizioni:

(i) devono potersi mettere in mare sicuramente e rapidamente anche in condizioni sfavorevoli di sbandamento e di assetto;

(ii) deve essere possibile effettuare l'imbarco nelle imbarcazioni di salvataggio rapidamente ed in buon ordine;

(iii) la sistemazione di ogni imbarcazione di salvataggio e di ogni apparecchio galleggiante deve essere tale da non interferire con la manovra delle altre imbarcazioni e apparecchi galleggianti.

(c) Tutti i mezzi di salvataggio devono essere conservati in buono stato di servizio e pronti per l'immediato uso, prima della partenza e per tutta la durata del viaggio.

Regola 5.
Costruzione delle imbarcazioni di salvataggio.

(a) Tutte le imbarcazioni di salvataggio devono essere costruite a regola d'arte e devono avere forme e proporzioni che assicurino loro una buona stabilità in mare ondoso ed un bordo libero sufficiente quando sono completamente cariche con tutte le persone e l'armamento.

(b) Tutte le imbarcazioni devono essere imbarcazioni aperte con fasciame rigido e con dispositivi di insommergibilità soltanto interni. Esse devono essere di lunghezza non inferiore a metri 7,32 (o 24 piedi), salvo quando, tenuto conto delle dimensioni della nave o per altre ragioni, l'Amministrazione consideri la sistemazione di tali imbarcazioni non ragionevole o non praticabile. In nessuna nave le imbarcazioni di salvataggio possono essere di lunghezza inferiore a metri 4,90 (o 16 piedi).

(c) Nessuna imbarcazione può essere approvata se il suo peso, quando è completamente carica, con tutte le persone e l'armamento, eccede i 20.300 chilogrammi (o 20 tonnellate inglesi).

(d) Tutte le imbarcazioni di salvataggio autorizzate a portare più di 60 persone devono essere motoscafi di salvataggio di classe A o di classe B, rispondenti alle prescrizioni della Regola 9, o imbarcazioni di salvataggio aventi altro mezzo approvato di propulsione meccanica rispondente alle prescrizioni della Regola 10.

(e) Tutte le imbarcazioni devono avere sufficiente robustezza da permettere di essere ammainate in acqua senza danni quando sono completamente cariche con tutte le persone e l'armamento.

(f) Tutte le imbarcazioni devono avere una insellatura media eguale almeno al 4 per cento della lunghezza.

(g) Nelle imbarcazioni di salvataggio autorizzate a portare 100 o più persone il volume dei dispositivi di insommergibilità deve essere aumentato a soddisfazione dell'Amministrazione.

(h) L'insommergibilità di un'imbarcazione di salvataggio in legno deve essere assicurata con casse d'aria a tenuta stagna, il cui volume totale deve essere eguale almeno ad 1/10 della capacità cubica dell'imbarcazione.

(i) L'insommergibilità di un'imbarcazione di salvataggio a scafo metallico deve essere non inferiore a quella richiesta per un'imbarcazione di legno della stessa capacità cubica; il volume delle casse d'aria deve essere aumentato conformemente.

(j) I banchi per vogare e quelli laterali devono essere sistemati più in basso possibile ed il pagliolo deve essere sistemato in modo che i banchi non siano più di 84 centimetri (o 2 piedi e 9 pollici) al disopra di esso.

Regola 6.
Capacità cubica delle imbarcazioni di salvataggio.

(a) La capacità cubica di un'imbarcazione deve essere calcolata con la Regola di Stirling (Simpson) o con qualsiasi altro metodo di equivalente precisione. La capacità di un'imbarcazione a poppa quadra deve essere determinata come se l'imbarcazione avesse poppa a punta.

(*b*) Per esempio, la capacità in metri cubi (o piedi cubi) di un'imbarcazione di salvataggio calcolata con la regola di Stirling può essere considerata eguale a quella data dalla seguente formula:

$$\text{Capacità} = \frac{L}{12}\,(4A + 2B + 4C)$$

dove:

L indica la lunghezza dell'imbarcazione in metri (o piedi) dalla parte interna del fasciame di legno o di lamiera, sulla ruota di prora, al punto corrispondente sul dritto di poppa; se l'imbarcazione è a poppa quadra, la lunghezza deve essere misurata all'interno dello specchio;

A, B, C, indicano le aree delle sezioni trasversali rispettivamente al quarto della lunghezza da prora, al mezzo e al quarto della lunghezza da poppa, che corrispondono ai tre punti ottenuti dividendo L in quattro parti eguali. (Le aree corrispondenti alle due estremità dell'imbarcazione si considerano trascurabili).

Le aree A, B, C si considerano date in metri quadrati (o in piedi quadrati) dalla successiva applicazione della seguente formula a ciascuna delle tre sezioni trasversali:

$$\text{Area} = \frac{h}{12}\,(a + 4b + 2c + 4d \quad = e)$$

dove:

h è l'altezza misurata in metri (o in piedi) all'interno del fasciame di legno o di lamiera dalla chiglia al livello del capo di banda o, in certi casi, ad un livello più basso come determinato in seguito;

a, b, c, d, e sono le larghezze orizzontali dell'imbarcazione misurate in metri (o in piedi) all'interno del fasciame nei punti superiore ed inferiore dell'altezza e nei tre punti ottenuti dividendo h in quattro parti eguali (a ed e essendo la larghezza ai punti estremi e c al mezzo di h).

(*c*) Se l'insellatura del capo di banda, misurata ai due punti situati ad un quarto della lunghezza dell'imbarcazione dalle estremità, eccede l'1 per cento della lunghezza, l'altezza applicata per calcolare l'area della sezione trasversale A o C deve essere eguale all'altezza al mezzo più l'1 per cento della lunghezza dell'imbarcazione.

(*d*) Se l'altezza dell'imbarcazione al mezzo eccede il 45 per cento della larghezza, l'altezza impiegata per ottenere l'area della sezione trasversale B al mezzo deve essere eguale al 45 per cento della larghezza e l'altezza impiegata per calcolare le aree delle sezioni A e C ad un quarto della lunghezza si ottiene aumentando l'altezza usata per il calcolo della sezione B dell'1 per cento della lunghezza dell'imbarcazione. In nessun caso le altezze applicate nel calcolo devono eccedere le altezze effettive in detti punti.

(*e*) Se l'altezza dell'imbarcazione è maggiore di metri 1,22 (o 4 piedi) il numero delle persone determinato applicando le presenti Regole deve essere ridotto nella proporzione del rapporto di metri 1,22 (o 4 piedi) all'altezza effettiva, fino a quando l'imbarcazione sia stata provata galleggiante con tale numero di persone a bordo, tutte indossanti la cintura di salvataggio, e l'esperimento abbia dato risultato soddisfacente.

(*f*) Ciascuna Amministrazione deve fissare con adeguate formule il limite delle persone che possono essere imbarcate nelle imbarcazioni con estremità molto fini ed in quelle di forme molto piene.

(*g*) Ciascuna Amministrazione può assegnare ad un'imbarcazione di salvataggio la capacità cubica determinata moltiplicando lunghezza per larghezza per altezza e per 0,6, nei casi in cui sia chiaro che questa formula non dia capacità maggiore di quella che si otterrebbe col metodo sopra indicato. In questo caso le dimensioni devono essere misurate nel modo seguente:

lunghezza: dalla intersezione della parte esterna del fasciame col dritto di prora al punto corrispondente sul dritto di poppa o, nel caso di imbarcazione a poppa quadra, alla faccia poppiera dello specchio;

larghezza: dall'esterno del fasciame nel punto della maggiore larghezza dell'imbarcazione;

altezza: al mezzo, all'interno del fasciame, dalla chiglia al livello del capo di banda; però l'altezza applicata per calcolare la capacità cubica non può in alcun caso eccedere il 45 per cento della larghezza.

In tutti i casi l'armatore ha il diritto di chiedere che la capacità cubica dell'imbarcazione sia determinata con esatta misurazione.

(*h*) La capacità cubica di un motoscafo si ottiene deducendo dalla capacità lorda un volume eguale a quello occupato dal motore e suoi accessori e, se esistono, dall'impianto radiotelegrafico e dal proiettore con i loro accessori.

Regola 7.

Numero delle persone che le imbarcazioni di salvataggio sono autorizzate a portare.

(*a*) Il numero di persone che ciascuna imbarcazione può portare è determinato dal massimo numero intero ottenuto dividendo la capacità in metri cubi per 0,283 (o la capacità in piedi cubi per 10).

(*b*) Questo numero deve essere ridotto se risulta più elevato del numero di persone per le quali vi è posto a sedere. Quest'ultimo numero deve essere ottenuto in modo che le persone, quando sedute, non impediscano in alcun modo l'uso dei remi.

(*c*) Nelle prove per stabilire il numero delle persone che un'imbarcazione di salvataggio può portare, deve intendersi per persona un individuo adulto che indossi la cintura di salvataggio.

Regola 8.

Numero prescritto di motoscafi di salvataggio o di imbarcazioni di salvataggio a propulsione meccanica.

(*a*) Quando il numero delle imbarcazioni di salvataggio prescritto per una nave è di 20 o più, due di esse devono essere motoscafi di salvataggio di classe A rispondenti alle prescrizioni della Regola 9.

(*b*) Quando il numero delle imbarcazioni di salvataggio che sono prescritte per una nave è superiore a 13 ma inferiore a 20, una deve essere un motoscafo di salvataggio di classe A o di classe B rispondente alle prescrizioni della Regola 9, oppure un'imbarcazione di salvataggio a propulsione meccanica di tipo approvato, rispondente alle prescrizioni della Regola 10.

(*c*) Tutte le navi da passeggeri che non abbiano un motoscafo di salvataggio conformemente alle prescrizioni dei paragrafi precedenti devono avere un motoscafo di salvataggio di classe A o di classe B, rispondente alle prescrizioni della Regola 9, o un'imbarcazione di salvataggio a propulsione meccanica, di tipo approvato, rispondente alle prescrizioni della Regola 10.

(*d*) Tutte le navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 1600 tonnellate devono avere un motoscafo di salvataggio di classe A o di classe B rispondente alle prescrizioni della Regola 9 o un'imbarcazione di salvataggio a propulsione meccanica rispondente alle prescrizioni della Regola 10.

Regola 9.

Motoscafi di salvataggio.

(*a*) Classe A:

Un motoscafo di salvataggio di classe A deve soddisfare alle seguenti condizioni:

(i) deve essere fornito di motore a combustione interna con accensione a compressione, di tipo approvato, tenuto sempre pronto per la messa in moto ed avere una provvista di combustibile sufficiente per 24 ore di marcia continua;

(ii) il motore ed i relativi accessori devono essere convenientemente racchiusi per assicurare il funzionamento in condizioni di tempo avverso, e vi devono essere dispositivi per la marcia indietro;

(iii) la velocità, in acqua tranquilla, completamente carico con tutte le persone e l'armamento, deve essere di almeno 6 nodi.

(*b*) Classe B:

Un motoscafo di salvataggio di classe B deve soddisfare alle seguenti condizioni:

(i) deve portare una sufficiente provvista di combustibile ed essere sempre pronto per la messa in moto;

(ii) il motore ed i relativi accessori devono essere convenientemente racchiusi per assicurare il funzionamento in condizioni di tempo avverso, e vi devono essere dispositivi per la marcia indietro;

(iii) la velocità in acqua tranquilla, completamente carico con tutte le persone e l'armamento, deve essere di almeno 4 nodi.

(*c*) Il volume dei dispositivi di insommergibilità interna applicati ad un motoscafo di salvataggio deve essere per lo meno eguale a quello dei dispositivi che sarebbero richiesti conformemente alle presenti Regole se l'imbarcazione non fosse un motoscafo e tale volume deve essere aumentato, se

è il caso, nella misura necessaria per compensare la differenza tra:

(i) il peso del motore e dei suoi accessori e, se esistono, del proiettore e dell'impianto radiotelegrafico con i loro accessori;

(ii) il peso delle persone supplementari che l'imbarcazione di salvataggio potrebbe portare se il motore ed i suoi accessori e, se esistono, il proiettore e l'impianto radiotelegrafico con i loro accessori, fossero rimossi.

(*d*) Quando un motoscafo di salvataggio di classe A viene sistemato volontariamente in eccesso al numero prescritto, in sostituzione di un motoscafo di classe B o di altro tipo di imbarcazione di salvataggio a propulsione meccanica di tipo approvato, i requisiti del paragrafo (*b*) (i) della presente Regola devono essere applicati per quanto riguarda il combustibile.

Regola 10.

Imbarcazioni di salvataggio a propulsione meccanica che non siano motoscafi di salvataggio.

Un'imbarcazione di salvataggio a propulsione meccanica che non sia un motoscafo deve soddisfare alle seguenti condizioni:

(*a*) il dispositivo di propulsione deve essere di tipo approvato e deve avere una potenza sufficiente per permettere all'imbarcazione di salvataggio di distaccarsi prontamente dalla nave quando messa in acqua, come pure di mantenere la direzione di rotta in condizioni di tempo sfavorevoli. Se il dispositivo di propulsione è azionato a braccia, deve essere tale da poter essere azionato da persone inesperte e deve poter funzionare quando l'imbarcazione di salvataggio è allagata.

(*b*) Deve essere atto alla marcia indietro.

(*c*) Il volume dei dispositivi di insommergibilità interni di un'imbarcazione di salvataggio a propulsione meccanica, che non sia motoscafo, deve essere aumentato per compensare il peso del dispositivo di propulsione.

Regola 11.

Oggetti di dotazione delle imbarcazioni di salvataggio.

(*a*) L' armamento normale di ogni imbarcazione di salvataggio deve essere il seguente:

(i) un completo numero di remi per la voga di punta, due remi di rispetto ed un remo di governo; una serie e mezza di scalmiere a scalmi convenientemente assicurati all'imbarcazione con sagoletta o catenella; un gancio d'accosto;

(ii) due tappi per ogni alleggio (gli alleggi non sono richiesti quando esistono valvole automatiche appropriate), attaccati all'imbarcazione con sagoletta o catenella; una sassola e due buglioli di materiale approvato;

(iii) un timone attaccato all'imbarcazione ed una barra;

(iv) due picozze, da tenersi una presso ogni estremità dell'imbarcazione;

(v) un fanale, con olio sufficiente per 12 ore; due scatole di fiammiferi adatti, rinchiusi in un recipiente stagno;

(vi) un albero o alberi, con stralli di filo d'acciaio galvanizzato e vele di color arancione;

(vii) un'efficiente bussola in chiesuola, luminosa o munita di adatto mezzo per illuminazione;

(viii) un cavetto saldamente fissato tutto intorno, a festoni, all'esterno dell'imbarcazione;

(ix) un'ancora galleggiante di dimensioni approvate;

(x) due barbette di lunghezza sufficiente. Una deve essere assicurata all'estremità prodiera dell'imbarcazione con uno stroppo tenuto da una caviglietta in modo da essere facilmente mollato e l'altra solidamente assicurata al dritto di prora dell'imbarcazione pronta per l'uso;

(xi) un recipiente contenente 4 litri e mezzo (o 1 gallone inglese) di olio vegetale od animale o di pesce. Il recipiente deve essere disposto in maniera da permettere di spandere facilmente l'olio sull'acqua e deve essere costruito in modo da poter essere unito all'ancora galleggiante;

(xii) un recipiente stagno all'aria contenente 906 grammi (o 2 libbre inglesi) di viveri per persona;

(xiii) 453 grammi (o 1 libbra inglese) di latte condensato o suo equivalente per persona;

(xiv) un recipiente stagno all'acqua contenente 3 litri (o tre quarti inglesi) di acqua dolce per persona; un bicchiere assicurato con una sagoletta;

(xv) due segnali a paracadute di tipo approvato, capaci di produrre una luce rossa brillante a grande altezza; sei fuochi a mano di tipo approvato che producano luce rossa brillante;

(xvi) due segnali fumogeni galleggianti di tipo approvato (da impiegarsi nelle ore diurne) capaci di produrre fumo di colore arancione;

(xvii) dei dispositivi di tipo approvato che permettano alle persone di aggrapparsi all'imbarcazione se si capovolge, sotto forma di alette di rollio, sbarrette fissate lungo la chiglia, come pure sagole per aggrapparsi, assicurate da un bordo all'altro e passanti sotto la chiglia, o qualsiasi altra sistemazione approvata;

(xviii) una cassetta stagna con medicinali di pronto soccorso, di tipo approvato;

(xix) una torcia capace di essere utilizzata per segnali Morse, con due batterie e due lampadine di riserva;

(xx) uno specchio per segnalazione diurna di tipo approvato;

(xxi) un coltello da tasca con apriscatole, fissato alla imbarcazione con una sagoletta;

(xxii) due leggere sagole galleggianti;

(xxiii) una pompa a mano di tipo approvato;

(xxiv) un adatto ripostiglio per contenere i piccoli oggetti di armamento.

(*b*) Nel caso di navi che effettuano viaggi di durata tale che a parere dell'Amministrazione interessata le dotazioni specificate nei comma (vi), (xii), (xiii), (xx) e (xxi) del paragrafo (*a*) della presente Regola sono considerate superflue, l'Amministrazione può permetterne la dispensa.

(*c*) Ferme restando le disposizioni del paragrafo (*a*) della presente Regola, i motoscafi di salvataggio o le altre imbarcazioni di salvataggio a propulsione meccanica di tipo approvato sono esonerati dall'obbligo di avere albero o vele e oltre metà dei remi di riserva, ma devono essere dotati di due ganci d'accosto.

(*d*) Tutte le imbarcazioni di salvataggio autorizzate a portare 60 o più persone devono avere un mezzo adatto per permettere alle persone in acqua di salire sulle imbarcazioni stesse.

Regola 12.

Conservazione delle dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio.

Tutte le dotazioni dell'armamento di un'imbarcazione di salvataggio che non siano già sistemate negli adatti ripostigli devono essere convenientemente assicurate nell'interno della imbarcazione, ad eccezione del gancio di accosto che deve rimanere libero e pronto all'uso. Le legature devono essere fatte in modo da assicurare l'armamento e tali da non ostacolare i ganci di attacco dei paranchi nè impedire il pronto imbarco o l'accesso immediato nell'imbarcazione.

Regola 13.

Apparecchio radio portatile per imbarcazioni di salvataggio.

(*a*) Le navi che hanno meno di 20 imbarcazioni devono essere dotate di un apparecchio portatile radiotelegrafico, di tipo approvato, rispondente alle prescrizioni della Regola 14 del Capitolo IV. Tale apparecchio deve essere sistemato nella sala nautica o in altro posto adatto, pronto ad essere messo in una qualsiasi imbarcazione di salvataggio in caso di emergenza.

(*b*) Nel caso di navi adibite a viaggi di durata tale che a parere dell'Amministrazione l'apparecchio radio portatile non è necessario, l'Amministrazione può permetterne la dispensa.

Regola 14.

Imbarco nelle imbarcazioni di salvataggio.

Adatte disposizioni devono essere prese per l'imbarco nelle imbarcazioni di salvataggio. Queste disposizioni comprendono:

(*a*) una scaletta a tarozzi appropriata per ciascuna coppia di grue, per permettere l'imbarco nelle imbarcazioni quando queste si trovano in acqua;

(*b*) dispositivi per illuminare la manovra e le imbarcazioni di salvataggio durante la loro messa in mare;

(*c*) disposizioni appropriate per avvertire i passeggeri e l'equipaggio che la nave sta per essere abbandonata; nonchè

(*d*) dispositivi appropriati fissati all'esterno del locale degli apparati motori, che permettano di arrestare tutti gli scarichi d'acqua che possano andar a finire nelle imbarcazioni di salvataggio.

Regola 15.

Marcatura delle imbarcazioni di salvataggio e e degli apparecchi galleggianti.

(*a*) Le dimensioni di un'imbarcazione di salvataggio ed il numero di persone che è autorizzata a portare devono essere marcate in modo chiaro e permanente. Il nome della nave cui l'imbarcazione appartiene deve essere dipinto a prora sui due mosconi;

(*b*) Sugli apparecchi galleggianti (e zattere sistemate in luogo di apparecchi galleggianti) deve essere marcato nello stesso modo il numero delle persone;

(*c*) In nessuna imbarcazione di salvataggio o apparecchio galleggiante deve essere marcato un numero di persone superiore a quello ottenuto col metodo specificato dalle presenti Regole.

Regola 16.

Salvagente anulari.

(*a*) Un salvagente anulare deve presentare i seguenti requisiti:

(i) essere di sughero massiccio o di altro materiale di efficienza equivalente;

(ii) essere capace di galleggiare in acqua dolce per 24 ore tenendo sospeso un peso di ferro di almeno 14,5 chilogrammi (o 32 libbre inglesi).

Sono proibiti i salvagente anulari riempiti con giunco, avanzi o ritagli di sughero, sughero granulato o qualsiasi altro materiale granulato sciolto o quelli la cui galleggiabilità è realizzata con camere d'aria che richiedono di essere gonfiate.

(*b*) I salvagente anulari devono essere guarniti alla periferia esterna con una sagola fissata solidamente ed in modo da formare vari festoni per aggrapparvisi. Almeno due salvagente anulari, uno per lato della nave, devono essere guarniti di una sagola di salvataggio lunga almeno metri 27,50 (o 15 braccia). Non meno della metà del numero totale dei salvagente anulari, ed in ogni caso non meno di sei, devono essere guarniti di luci da salvagente ad accensione automatica che non possano essere spente dall'acqua, di tipo efficiente, che con un necessario mezzo di attacco dovranno essere tenuti vicino ai salvagente cui appartengono.

(*c*) Tutti i salvagente anulari devono essere sistemati in modo da essere prontamente accessibili alle persone a bordo.

(*d*) I salvagente anulari devono essere sempre liberi per il loro rapido uso e non devono mai essere assicurati in modo permanente.

Regola 17.

Cinture di salvataggio.

(*a*) Tutte le navi devono avere per ogni persona a bordo una cintura di salvataggio di tipo approvato dall'Amministrazione ed inoltre un numero sufficiente di cinture di salvataggio per bambini, a meno che le prime non possano adattarsi anche a tale particolare scopo.

(*b*) Una cintura di salvataggio non può essere approvata dall'Amministrazione se non presenta i seguenti requisiti:

(i) essere costruita a regola d'arte e con materiale adatto;

(ii) essere capace di galleggiare in acqua dolce per 24 ore tenendo sospeso un peso di ferro di 7,5 chilogrammi (o 16,5 libbre inglesi);

(iii) essere utilizzabile da entrambe le facce;

(iv) essere capace di tenere sollevata dall'acqua la testa di una persona svenuta.

Le cinture di salvataggio la cui galleggiabilità è realizzata con camere d'aria sono proibite.

(*c*) Le cinture di salvataggio devono essere sistemate in modo da essere prontamente accessibili e la loro posizione chiaramente indicata.

Regola 18.

Apparecchi lanciasagole.

(*a*) Tutte le navi devono essere munite di un apparecchio lanciasagole di tipo approvato dall'Amministrazione.

(*b*) Tale apparecchio deve essere capace di lanciare una sagola a non meno di 230 metri (o 250 iarde) con precisione sufficiente e deve avere non meno di 4 proiettili e 4 sagole.

Regola 19.

Segnali di soccorso.

Tutte le navi devono avere, a soddisfazione dell'Amministrazione, dei mezzi adatti per effettuare efficaci segnali di soccorso diurni e notturni, compresi dei segnali a paracadute capaci di produrre una luce rossa brillante a grande altezza.

Regola 20.

Ruolo d'appello e norme in caso di emergenza.

(*a*) Ogni persona dell'equipaggio deve avere una consegna paricolare per casi di emergenza.

(*b*) Il ruolo d'appello deve stabilire queste consegne speciali e indicare, in dettaglio, in quale punto la persona deve recarsi e le consegne che essa deve eseguire.

(*c*) Il ruolo d'appello deve essere redatto prima della partenza della nave. Copie di esso devono essere affisse nelle varie parti della nave ed in particolare nei locali dell'equipaggio.

(*d*) Il ruolo d'appello deve stabilire le consegne per i vari componenti dell'equipaggio per quanto concerne:

(i) la chiusura delle porte stagne, valvole, dispositivi di chiusura degli ombrinali, scarichi ceneri, ecc.;

(ii) l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio, compresi l'apparecchio radio portatile e gli apparecchi galleggianti in genere;

(iii) la messa in mare delle imbarcazioni di salvataggio attaccate alle grue;

(iv) la preparazione generale delle altre imbarcazioni e degli apparecchi galleggianti;

(v) la riunione dei passeggeri; nonchè

(vi) l'estinzione dell'incendio.

(*e*) Il ruolo d'appello deve stabilire le consegne per i diversi componenti del personale di servizio camera nei riguardi dei passeggeri in caso di emergenza. Tali consegne devono comprendere:

(i) avvertire i passeggeri;

(ii) curare che si vestano e che indossino in modo appropriato la loro cintura di salvataggio;

(iii) radunare i passeggeri ai punti di riunione;

(iv) tenere l'ordine nei passaggi nelle scale e, in generale, regolare quanto concerne il movimento dei passeggeri;

(v) curare che una conveniente provvista di coperte sia collocata nelle imbarcazioni.

(*f*) Il ruolo d'appello deve specificare i segnali particolari per chiamare l'equipaggio ai posti per le imbarcazioni e per l'incendio e deve dare ogni particolare di tali segnali.

Regola 21.

Esercitazioni di salvataggio.

(*a*) (i) In tutte le navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per esercitazioni imbarcazioni ed incendio deve avere luogo una volta alla settimana quando è possibile. Sulle navi da passeggeri che effettuano viaggi la cui durata supera una settimana queste esercitazioni devono aver luogo prima che la nave lasci l'ultimo porto di partenza;

(ii) sulle navi da carico l'appello dell'equipaggio per esercitazioni delle imbarcazioni ed incendio deve avere luogo ad intervalli non superiori ad un mese;

(iii) le date in cui hanno avuto luogo le esercitazioni devono essere annotate nel giornale di bordo prescritto dall'Amministrazione; e se in una qualsiasi settimana (per le navi da passeggeri) o mese (per le navi da carico) l'esercitazione non è stata fatta, devono essere annotate le ragioni che hanno impedito di effettuarla.

(*b*) Sulle navi da passeggeri, ad eccezione di quelle adibite a viaggi internazionali brevi, un'esercitazione dei passeggeri deve essere fatta entro 24 ore dalla partenza.

(*c*) Gruppi diversi di imbarcazioni devono essere usati a turno nel corso di esercitazioni successive. Le esercitazioni ed ispezioni devono essere regolate in modo che l'equipaggio comprenda perfettamente le sue mansioni e ne acquisti pratica.

(*d*) Il segnale di emergenza per chiamare i passeggeri ai luoghi di riunione deve essere costituito da una successione di oltre sei squilli brevi di fischio o sirena seguiti da uno lungo. Contemporaneamente a tale segnale, sulle navi da passeggeri, ad eccezione di quelle adibite a viaggi internazionali brevi, devono essere azionati dal ponte di comando altri segnali sonori elettrici per tutta la nave. Il significato di tutti i segnali che interessano i passeggeri, con le precise istruzioni su ciò che essi devono fare in caso di emergenza, devono essere chiaramente indicati nelle lingue adatte in appositi avvisi affissi nelle loro cabine ed in punti ben visibili degli altri locali ad essi destinati.

PARTE B. - PER LE SOLE NAVI DA PASSEGGERI

(La parte B si applica solamente alle navi da passeggeri).

Regola 22.

Imbarcazioni di salvataggio e apparecchi galleggianti.

(*a*) Salvo quanto disposto dai successivi paragrafi della presente Regola, nelle imbarcazioni delle navi da passeggeri vi deve essere posto per tutte le persone a bordo ed inoltre vi devono essere degli apparecchi galleggianti per il 25 per cento delle persone a bordo. Per nessuna nave da passeggeri deve essere prescritto un numero d'imbarcazioni di salvataggio superiore a quello sufficiente per tutte le persone a bordo.

(*b*) In caso di navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali brevi, le imbarcazioni di salvataggio e gli apparecchi galleggianti devono essere installati conformemente alle disposizioni stabilite per tali navi nelle Regole 23 e 24. Se l'Amministrazione ritiene che il volume del traffico impone il trasporto dei passeggeri in eccesso alla capacità delle imbarcazioni così installate, detta Amministrazione può permetterlo purchè la nave soddisfi alle disposizioni applicabili a questo tipo di nave stabilite dalla Regola 1 (*d*) del Capitolo II.

(*c*) Un'Amministrazione può permettere a navi singole o classi di navi con certificati per viaggio internazionale breve di effettuare viaggi oltre 600 miglia, ma non oltre 1200 miglia, purchè tali navi soddisfino alle disposizioni del paragrafo (*b*) della presente Regola ed abbiano a bordo imbarcazioni di salvataggio sufficienti per almeno il 75 per cento delle persone a bordo.

Regola 23.

Numero delle grue e capacità cubica delle imbarcazioni di salvataggio e degli apparecchi galleggianti.

(*a*) (i) Le navi da passeggeri devono avere un numero di coppie di grue in relazione alla loro lunghezza, come stabilito nella colonna A della tabella della Regola 24, restando inteso che non deve essere prescritto un numero di coppie di grue maggiore di quello delle imbarcazioni necessarie per ricevere tutte le persone a bordo.

(ii) Ciascuna coppia di grue deve avere sospesa un'imbarcazione. Se queste imbarcazioni non sono sufficienti per tutte le persone a bordo, devono essere aggiunte, se possibile, delle altre coppie di grue con imbarcazioni sospese. Se le imbarcazioni sospese alle grue non sono sufficienti per tutte le persone a bordo, si devono installare imbarcazioni addizionali sotto quelle sospese alle grue in modo da assicurare un posto a tutte le persone a bordo.

(iii) Quando, a parere dell'Amministrazione, non è possibile o ragionevole sistemare su una nave le coppie di grue stabilite nella colonna A della tabella della Regola 24, l'Amministrazione può autorizzare, in circostanze eccezionali, un minor numero di coppie di grue come specificato nella colonna B di detta tabella.

(*b*) (i) Una nave da passeggeri adibita a viaggi internazionali brevi deve essere dotata di un numero di coppie di grue in relazione alla sua lunghezza come stabilito nella colonna A della tabella della Regola 24. Ciascuna coppia di grue deve avere sospesa un'imbarcazione e queste imbarcazioni devono avere almeno la capacità minima prescritta dalla colonna C della tabella o la capacità sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo, se quest'ultima è inferiore. Nel caso di navi autorizzate a portare un numero di persone eccedente la capacità delle imbarcazioni di salvataggio stabilite dalla colonna C devono essere sistemate imbarcazioni addizionali sotto le grue o apparecchi galleggianti di tipo approvato, in modo che il numero totale dei posti forniti da tutte le imbarcazioni e dagli apparecchi galleggianti sia sufficiente per tutte le persone a bordo. Inoltre, vi devono essere apparecchi galleggianti per il 10 per cento di tutte le persone a bordo.

(ii) Quando, a parere dell'Amministrazione, non è possibile nè ragionevole sistemare su di una nave adibita a viaggi internazionali brevi il numero di coppie di grue stabilito dalla colonna A della tabella della Regola 24, l'Amministrazione può autorizzare, in condizioni eccezionali, un minore numero di coppie di grue, semprechè il numero così ridotto non risulti inferiore al minimo fissato dalla colonna B della tabella e semprechè la capacità complessiva delle imbarcazioni di salvataggio della nave non sia inferiore alla capacità minima fissata dalla colonna C, oppure alla capacità sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo, se inferiore.

(*c*) Le navi da passeggeri devono avere due imbarcazioni sospese alle grue — una per ciascun lato della nave — da usare in caso di emergenza. Tali imbarcazioni devono essere di tipo approvato dall'Amministrazione e devono, normalmente, non superare la lunghezza di 8 metri (o 26 piedi). Esse possono essere calcolate ai fini della Regola 22, purchè rispondano in pieno ai requisiti stabiliti dal presente Capitolo per le imbarcazioni di salvataggio. Esse devono essere tenute pronte per l'uso immediato mentre la nave è in navigazione. Sulle navi in cui le prescrizioni della Regola 26 (*j*) sono soddisfatte a mezzo di dispositivi fissati ai fianchi delle imbarcazioni di salvataggio, non è necessario che tali dispositivi siano fissati alle due imbarcazioni sistemate per soddisfare alle prescrizioni della presente Regola.

Regola 24.

Tabella delle grue e capacità cubica delle imbarcazioni di salvataggio.

La seguente tabella stabilisce in relazione alla lunghezza della nave:

(A) il numero minimo di coppie di grue da installarsi, a ciascuna delle quali deve essere sospesa un'imbarcazione di salvataggio conformemente alla precedente Regola 23;

(B) il numero ridotto di coppie di grue che eccezionalmente può essere ammesso secondo la regola 23; e

(C) la capacità minima richiesta per le imbarcazioni di salvataggio di una nave adibita a viaggi internazionali brevi.

Lunghezza di stazza della nave		(A) Numero minimo di coppie di grue	(B) Numero ridotto di coppie di grue eccezionalmente autorizzato	(C) Capacità minima delle imbarcazioni di salvataggio	
Metri	Piedi			Metri cubi	Piedi cubi
31 e meno di 37	100 e meno di 120	2	2	11	400
37 » 43	120 » 140	2	2	18	650
43 » 49	140 » 160	2	2	26	900
49 » 53	160 » 175	3	3	33	1.150
53 » 58	175 » 190	3	3	38	1.350
58 » 63	190 » 205	4	4	44	1.550
63 » 67	205 » 220	4	4	50	1.750
67 » 70	220 » 230	5	4	52	1.850
70 » 75	230 » 245	5	4	61	2.150
75 » 78	245 » 255	6	5	68	2.400
78 » 82	255 » 270	6	5	76	2.700
82 » 87	270 » 285	7	5	85	3.000
87 » 91	285 » 300	7	5	94	3.300
91 » 96	300 » 315	8	6	102	3.600
96 » 101	315 » 330	8	6	110	3.900
101 » 107	330 » 350	9	7	122	4.300
107 » 113	350 » 370	9	7	135	4.750
113 » 119	370 » 390	10	7	146	5.150
119 » 125	390 » 410	10	7	157	5.550
125 » 133	410 » 435	12	9	171	6.050
133 » 140	435 » 460	12	9	185	6.550
140 » 149	460 » 490	14	10	202	7.150
149 » 159	490 » 520	14	10	221	7.800
159 » 168	520 » 550	16	12	238	8.400
168 » 177	550 » 580	16	12		
177 » 186	580 » 610	18	13		
186 » 195	610 » 640	18	13		
195 » 204	640 » 670	20	14		
204 » 213	670 » 700	20	14		
213 » 223	700 » 730	22	15		
223 » 232	730 » 760	22	15		
232 » 241	760 » 790	24	17		
241 » 250	790 » 820	24	17		
250 » 261	820 » 855	26	18		
261 » 271	855 » 890	26	18		
271 » 282	890 » 925	28	19		
282 » 293	925 » 960	28	19		
293 » 303	960 » 995	30	20		
303 » 314	995 » 1.030	30	20		

Nota alle colonne (A) e (B): Quando la lunghezza della nave è superiore a 314 metri (o 1030 piedi) l'Amministrazione deve stabilire il numero minimo delle coppie di grue per detta nave.

Note alla colonna (C): Quando la lunghezza della nave è inferiore a 31 metri (o 100 piedi) o superiore a 168 metri (o 550 piedi) la capacità cubica delle imbarcazioni di salvataggio deve essere stabilita dall'Amministrazione.

Regola 25.

Apparecchio radiotelegrafico e proiettore dei motoscafi di salvataggio.

(*a*) Tutti i motoscafi di salvataggio di classe A che devono essere installati in base ai paragrafi (*a*) e (*b*) della Regola 8 devono avere una stazione radiotelegrafica che risponda ai requisiti stabiliti dalla presente Regola e dalla Regola 13 del Capitolo IV, ed inoltre un proiettore che soddisfi alle prescrizioni del paragrafo (*f*) della presente Regola.

(*b*) La stazione radio deve essere sistemata in una cabina abbastanza grande per accogliere sia l'installazione che le persone che la usano.

(*c*) La sistemazione deve essere tale che l'efficiente funzionamento del trasmettitore e del ricevitore non sia disturbato dal motore mentre funziona, tanto se la batteria è sotto carica quanto se non lo è.

(*d*) Le batterie della radio non devono essere usate per alimentare alcun dispositivo di messa in moto del motore o di illuminazione.

(*e*) Il motore dell'imbarcazione di salvataggio deve avere una dinamo per la ricarica della batteria della radio e per altri servizi.

(*f*) Il proiettore deve avere una lampada da almeno 80 watts, un riflettore efficace ed una sorgente di energia che permetta di illuminare efficacemente un oggetto di colore chiaro che abbia una larghezza di circa 18 metri (o 60 piedi) ad una distanza di 180 metri (o 200 iarde) per una durata totale di 6 ore, e che possa funzionare ininterrottamente per almeno 3 ore.

Regola 26.

Sistemazione e manovra delle imbarcazioni di salvataggio.

(*a*) Le imbarcazioni di salvataggio devono essere sistemate a soddisfazione dell'Amministrazione in modo che:

(i) possano essere messe in mare nel più breve tempo possibile;

(ii) non impediscano in alcun modo la manovra rapida di qualsiasi altra imbarcazione sospesa alla grue o sistemata sotto imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue o degli apparecchi galleggianti o la riunione delle persone a bordo al posto di imbarco o il loro imbarco;

(iii) anche in condizioni di sbandamento e di assetto sfavorevoli per la manovra delle imbarcazioni di salvataggio, possa prendervi imbarco il maggior numero possibile di persone.

(*b*) Quando possibile, una coppia di grue non deve servire per più di una imbarcazione di salvataggio. Sulle navi ove questa disposizione non è attuabile, le imbarcazioni di salvataggio possono, salvo le disposizioni di cui sopra, essere sistemate una sopra all'altra oppure, salvo certe condizioni che l'Amministrazione può imporre, essere sistemate una dentro l'altra, ma quando le imbarcazioni così sistemate richiedono di essere alzate prima di poterle ammainare, devono essere installati dei dispositivi meccanici a motore per alzarle.

(*c*) Quando un'imbarcazione di salvataggio è sistemata sotto un'altra imbarcazione di salvataggio, vi devono essere supporti rimovibili di tipo approvato o altri mezzi di tipo approvato capaci di assicurare che il peso dell'imbarcazione soprastante non sia sopportato da quella sottostante.

(*d*) Le imbarcazioni di salvataggio possono essere sistemate su più di un ponte, purchè siano prese adatte misure per impedire che le imbarcazioni di salvataggio di un ponte inferiore siano urtate da quelle sistemate su di un ponte sovrastante.

(*e*) Le imbarcazioni di salvataggio non devono essere collocate ai masconi della nave. Esse devono essere sistemate in pasizione tale da poter essere messe in mare sicuramente.

(*f*) Le grue devono essere di forma approvata e sistemate convenientemente a soddisfazione dell'Amministrazione. Esse devono essere disposte su uno o più ponti, in modo che le imbarcazioni di salvataggio sistemate sotto di esse possono essere sicuramente messe in mare senza venire ostacolate dalla manovra di altre grue.

(*g*) Sulle navi di lunghezza superiore a 46 metri (o 150 piedi) le grue devono essere:

(i) di tipo abbattibile o a gravità per la manovra di imbarcazioni di salvataggio di peso non superiore a 4064 chilogrammi (o 4 tonnellate inglesi), nelle loro condizioni di messa in mare senza passeggeri;

(ii) di tipo a gravità per la manovra di imbarcazioni di salvataggio di peso superiore a 4064 chilogrammi (o 4 tonnellate inglesi), nella loro condizione di messa in mare senza passeggeri.

(*h*) Sulle navi di lunghezza non superiore a 46 metri (o 150 piedi) le grue del tipo radiale devono essere munite di mezzo approvato per impedire che vengano scardinate dal loro zoccolo.

(*i*) Le grue, i tiranti, i bozzelli e tutti gli altri meccanismi devono essere di robustezza tale che le imbarcazioni di salvataggio possano essere ammainate sicuramente a completo carico, con tutte le persone e l'armamento, con la nave sbandata trasversalmente di 15° da uno dei due lati.

(*j*) Sulle navi in cui il ponte delle imbarcazioni è oltre metri 4,60 (o 15 piedi) dalla linea di massima immersione in acqua di mare devono essere presi provvedimenti per facilitare la messa in mare delle imbarcazioni di salvataggio in condizioni sfavorevoli di sbandamento.

(*k*) Le imbarcazioni di salvataggio, ad eccezione delle imbarcazioni di emergenza cui si riferisce la Regola 23, devono avere tiranti in cavi di acciaio e verricelli di tipo approvato, ma l'Amministrazione può permettere la sistemazione di tiranti in cavo di manilla, con o senza verricelli, su navi in cui, tenuto conto per esempio dell'altezza del ponte delle imbarcazioni dalla linea di minima immersione in acqua di mare, essa consideri adeguati i tiranti in cavo di manilla.

(*l*) Alle estremità delle grue devono essere fissati due penzoli di salvataggio ed i tiranti dei paranchi ed i penzoli devono essere di lunghezza sufficiente a raggiungere l'acqua anche quando la nave è alla minima immersione ed è sbandata trasversalmente di 15° da uno dei due lati. I bozzelli inferiori devono avere un anello adatto o una lunga maglia per incocciarli ai ganci di sospendita dell'imbarcazione, a meno che non sia installato un sistema di sganciamento di tipo approvato.

(*m*) Le imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue devono avere i paranchi pronti all'uso e devono essere presi provvedimenti per poter liberare rapidamente, non però necessariamente con simultaneità, le imbarcazioni dai paranchi. I punti di attacco delle imbarcazioni di salvataggio ai paranchi devono essere situati in modo da assicurare che le imbarcazioni siano facilmente disimpegnate dalle grue.

(*n*) Se più di una imbarcazione di salvataggio è servita dalla stessa coppia di grue, vi devono essere dei paranchi separati per ciascuna imbarcazione, a meno che i tiranti dei paranchi siano in cavo metallico. Gli apparecchi impiegati devono consentire di mettere in mare le imbarcazioni di salvataggio con ordine e rapidità. Quando sono impiegati dispositivi meccanici a motore per rientrare i tiranti dei paranchi deve essere installato anche un meccanismo a mano efficace.

Regola 27.

Illuminazione dei ponti, delle imbarcazioni di salvataggio, ecc.

(*a*) Un sistema di illuminazione elettrica, od altra, sufficiente per soddisfare le esigenze della sicurezza, deve essere installato in tutte le parti di una nave da passeggeri e particolarmente sopra i ponti sui quali sono sistemate le imbarcazioni di salvataggio. Devono essere presi provvedimenti anche per illuminare i meccanismi di messa in mare delle imbarcazioni di salvataggio e le imbarcazioni stesse durante e immediatamente dopo la loro messa in mare. La sorgente autonoma di energia elettrica d'emergenza prescritta dalla Regola 22 del Capitolo II deve essere capace di alimentare, quando necessario, questo sistema di illuminazione.

(*b*) L'uscita da ogni compartimento principale occupato dai passeggeri o dall'equipaggio deve essere illuminata continuamente con una lampada di emergenza. L'alimentazione per queste lampade di emergenza deve essere disposta in modo che esse siano alimentate dalla sorgente autonoma di energia elettrica d'emergenza prescritta dal paragrafo (*a*) della presente Regola nel caso che manchi la sorgente principale di illuminazione della nave.

Regola 28.

Personale per le imbarcazioni di salvataggio.

(*a*) Un ufficiale di coperta o un marittimo abilitato deve essere posto al comando di ogni imbarcazione di salvataggio e deve essere designato anche un supplente. La persona al comando deve avere la lista dell'equipaggio dell'imbarcazione di salvataggio e deve assicurasi che le persone ai suoi ordini conoscano i diversi incarichi ad esse assegnati.

(*b*) Ad ogni motoscafo di salvataggio deve essere assegnata una persona capace di manovrare il motore.

(*c*) Ad ogni imbarcazione di salvataggio dotata di apparecchio radiotelegrafico e di proiettore conformemente alla Regola 25 deve essere assegnata una persona capace di far funzionare tali apparecchi.

Regola 29.

Marittimi abilitati.

(*a*) In tutte le navi da passeggeri vi deve essere, per ciascuna imbarcazione di salvataggio messa a bordo conformemente alle prescrizioni del presente Capitolo, un numero di marittimi abilitati almeno uguale a quello previsto dalla seguente tabella:

Capacità massima prescritta per imbarcazione	Numero minimo dei marittimi abilitati
meno di 41 persone	2
da 41 a 61 persone	3
da 62 a 85 persone	4
oltre 85 persone	5

(*b*) La designazione dei marittimi abilitati per ciascuna imbarcazione di salvataggio, è lasciata alla discrezione del comandante.

(*c*) L'espressione « marittimo abilitato » designa qualsiasi persona dell'equipaggio che abbia un certificato di idoneità rilasciato con l'autorizzazione dell'Amministrazione.

(*d*) Per ottenere questo certificato il candidato deve provare che è stato istruito in tutte le operazioni inerenti alla messa in mare delle imbarcazioni di salvataggio ed all'uso dei remi; di possedere la conoscenza e la pratica della manovra delle imbarcazioni stesse ed inoltre di essere capace di comprendere e di rispondere agli ordini relativi alle imbarcazioni di salvataggio.

Regola 30.

Apparecchi galleggianti e zattere.

(*a*) L'espressione « apparecchio galleggiante » designa un complesso galleggiante (che non sia imbarcazione di salvataggio, salvagente anulare o cintura di salvataggio), destinato a sostenere un determinato numero di persone immerse nell'acqua e di costruzione tale da conservare la sua forma e le sue caratteristiche.

(*b*) Nessun tipo di apparecchio galleggiante può essere approvato se non soddisfa alle seguenti condizioni:

(i) deve avere dimensioni e robustezza tali da poter essere gettato in acqua dal punto in cui è sistemato senza subire danni;

(ii) non deve eccedere 180 chilogrammi (o 400 libbre inglesi) di peso, a meno che non siano installati adatti dispositivi, a soddisfazione dell'Amministrazione, tali da permetterne la messa in mare senza sollevarlo a braccia;

(iii) deve essere di materiale o costruzione approvati;

(iv) deve essere efficiente e stabile, qualunque sia la faccia con cui galleggia;

(v) le casse d'aria o equivalenti dispositivi di insommergibilità devono essere fissati il più vicino possibile ai lati dell'apparecchio e tale insommergibilità non deve dipendere da insufflazione;

(vi) deve essere munito di una barbetta ed avere un cavetto a festoni solidamente attaccato attorno al lato esterno.

(*c*) Il numero delle persone per cui tale apparecchio galleggiante è autorizzato, deve essere il minore dei due numeri ottenuti come segue:

(i) il numero di chilogrammi di ferro che è capace di sostenere in acqua dolce, diviso per 14,5 (o il numero di libbre inglesi diviso per 32); oppure

(ii) il numero di piedi che misura il perimetro dell'apparecchio (1 piede = centimetri 30,5).

(*d*) Delle zattere possono essere imbarcate in sostituzione di apparecchi galleggianti, purchè, oltre a soddisfare ai requisiti stabiliti dai comma (ii), (iii), (iv), (v) e (vi) del paragrafo (*b*) della presente Regola, ogni zattera soddisfi alle seguenti condizioni:

(i) deve avere una robustezza tale da poter essere ammainata o gettata in acqua dal punto in cui è sistemata senza subire danni;

(ii) deve avere non meno di 85 decimetri cubi (o 3 piedi cubi) di casse d'aria o di galleggiabilità equivalente per ciascuna persona che è autorizzata a portare;

(iii) deve avere una superficie di coperta di almeno 3720 centimetri quadrati (o 4 piedi quadrati) per ciascuna persona che è autorizzata a portare, e le persone portate devono essere effettivamente fuori acqua;

(iv) deve essere munita di due pagaie.

Regola 31.

Numero dei salvagente anulari.

Il numero minimo dei salvagente anulari di cui deve essere munita una nave da passeggeri è dato dalla seguente tabella:

Lunghezza della nave in metri	Lunghezza della nave in piedi	Numero minimo dei salvagente anulari
meno di 61	meno di 200	8
61 e meno di 122	200 e meno di 400	12
122 e meno di 183	400 e meno di 600	18
183 e meno di 244	600 e meno di 800	24
244 e più	800 e più	30

PARTE C. — PER LE SOLE NAVI DA CARICO

(La parte C si applica solamente alle navi da carico).

Regola 32.

Numero e capacità delle imbarcazioni di salvataggio.

(*a*) Le navi da carico, ad eccezione di quelle impiegate come navi-fattoria baleniere, devono avere da ciascun lato delle imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue di capacità totale sufficiente per tutte le persone a bordo.

(*b*) Tutte le navi impiegate come navi-fattoria baleniere devono avere da ciascun lato delle imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue di capacità totale sufficiente per tutti i membri dell'equipaggio arruolato per armare la nave. Inoltre, le navi di questa categoria devono avere a bordo delle imbarcazioni di salvataggio di capacità totale sufficiente per tutte le persone supplementari presenti a bordo. Tali imbarcazioni di salvataggio aggiuntive devono, quando è possibile, essere sospese alle grue. Se esse non sono sospese alle grue, devono essere sistemate sotto le imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue.

(*c*) Tutte le navi cisterna di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate devono avere a bordo almeno 4 imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue, di cui due nella parte poppiera e due al centro della nave.

Regola 33.

Grue e dispositivi per la messa in mare.

(*a*) Sulle navi da carico tutte le imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue devono essere sistemate a soddisfazione dell'Amministrazione.

(*b*) Le imbarcazioni di salvataggio non devono essere collocate ai masconi della nave. Esse devono essere sistemate in posizione tale da poter essere messe in mare sicuramente.

(*c*) Le grue devono essere di forma approvata e sistemate convenientemente a soddisfazione dell'Amministrazione.

(*d*) Sulle navi di lunghezza superiore a 46 metri (o 150 piedi) le grue devono essere:

(i) di tipo abbattibile o a gravità per la manovra di imbarcazioni di salvataggio di peso non superiore a 4064 chilogrammi (o 4 tonnellate inglesi), nelle loro condizioni di messa in mare senza passeggeri;

(ii) di tipo a gravità per la manovra di imbarcazioni di salvataggio di peso superiore a 4064 chilogrammi (o 4 tonnellate inglesi) nelle loro condizioni di messa in mare senza passeggeri.

(*e*) Sulle navi da carico di lunghezza non superiore a 46 metri (o 150 piedi) le grue del tipo radiale devono essere munite di un mezzo approvato per impedire che vengano scardinate dal loro zoccolo.

(*f*) Le grue, i tiranti, i bozzelli e tutti gli altri meccanismi devono essere di robustezza tale che le imbarcazioni di salvataggio possano essere ammainate sicuramente a completo carico, con tutte le persone e l'armamento, con la nave sbandata trasversalmente di 15° da uno dei due lati.

(*g*) Sulle navi da carico il cui ponte delle imbarcazioni è oltre metri 4,60 (o 15 piedi) dalla linea di massima immersione in acqua di mare devono essere presi provvedimenti per facilitare la messa in mare delle imbarcazioni di salvataggio in condizioni sfavorevoli di sbandamento.

(*h*) Le imbarcazioni di salvataggio devono avere tiranti in cavo di acciaio e verricelli di tipo approvato, ma l'Amministrazione può permettere la sistemazione di tiranti in cavo di manilla con o senza verricelli, su navi in cui, tenuto conto per esempio dell'altezza del ponte delle imbarcazioni dalla linea di minima immersione in acqua di mare, essa consideri adeguati i tiranti in cavo di manilla.

(*i*) Alle estremità delle grue devono essere fissati due penzoli di salvataggio ed i tiranti dei paranchi ed i penzoli devono essere di lunghezza sufficiente a raggiungere l'acqua anche quando la nave è alla minima immersione ed è sbandata trasversalmente di 15° da uno dei due lati. I bozzelli inferiori devono avere un anello adatto o una lunga maglia per incocciarli ai ganci di sospendita dell'imbarcazione, a meno che non sia installato un sistema di sganciamento di tipo approvato.

(*j*) Le imbarcazioni di salvataggio sospese alle grue devono avere i paranchi pronti all'uso e devono essere presi provvedimenti per poter liberare rapidamente, non però necessariamente con simultaneità, le imbarcazioni dai paranchi. I punti di attacco delle imbarcazioni di salvataggio ai paranchi devono essere situati in modo da assicurare che le imbarcazioni siano facilmente disimpegnate dalle grue.

Regola 34.

Numero dei salvagente anulari.

(*a*) Devono esservi a bordo almeno 8 salvagente anulari approvati, di tipo che soddisfi alle prescrizioni della Regola 16. Tutti i salvagente anulari devono avere un cavetto a festoni solidamente attaccato.

(*b*) Almeno la metà dei salvagente anulari deve essere guarnita di luce ad accensione automatica che non possa essere spenta dall'acqua. Dette luci ad accensione automatica devono essere tenute vicino ai salvagente ai quali appartengono, con i necessari mezzi di attacco. Almeno un salvagente anulare per ciascun lato della nave deve essere guarnito di una sagola di salvataggio lunga almeno metri 27,50 (o 15 braccia).

(*c*) Nel caso di navi cisterna le luci ad accensione automatica devono essere del tipo a batteria elettrica.

CAPITOLO IV. — RADIOTELEGRAFIA E RADIOTELEFONIA

PARTE A. — APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Regola 1.

Applicazione.

(*a*) Il presente Capitolo, salvo espresse disposizioni contrarie, si applica a tutte le navi cui si applica la Convenzione.

(*b*) Nessuna disposizione del presente Capitolo deve impedire ad una nave o natante superstite, in pericolo, di impiegare tutti i mezzi a sua disposizione per attirare l'attenzione, segnalare la sua posizione ed ottenere aiuto.

Regola 2.

Definizioni.

Ai fini del presente Capitolo, salvo espresse disposizioni contrarie:

(*a*) L'espressione « Regolamento delle Radiocomunicazioni » designa il Regolamento generale delle Radiocomunicazioni allegato alla Convenzione internazionale delle Telecomunicazioni (Madrid - 1932), od ogni altro Regolamento che lo abbia sostituito o che possa sostituirlo in futuro in qualsiasi momento.

(*b*) L'espressione « segnale d'allarme » designa il segnale d'allarme automatico stabilito dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per la radiotelegrafia.

(*c*) L'« auto-allarme » è un ricevitore automatico d'allarme che entra in funzione ricevendo un segnale d'allarme e che è stato approvato.

(*d*) Le « frequenze di soccorso » sono le frequenze prescelte rispettivamente per la radiotelegrafia e per la radiotelefonia dal Regolamento delle Radiocomunicazioni.*

(*e*) Il « segnale di soccorso » è un segnale di soccorso stabilito dal Regolamento delle Radiocomunicazioni.

(*f*) « Operatore qualificato » è una persona che possiede un appropriato certificato in conformità alle disposizioni del Regolamento delle Radiocomunicazioni.

(*g*) Per « installazione esistente » si intende un impianto già installato a bordo di una nave al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione.

(*h*) Per « installazione nuova » si intende un impianto che sostituisce un impianto esistente o che viene installato su una nave dopo la data in cui la presente Convenzione è entrata in vigore.

Regola 3.

Installazioni radiotelegrafiche.

Le navi da passeggeri di qualsiasi dimensione e le navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 1600 tonnellate devono avere, a meno che non ne siano esonerate in forza della Regola 5, un'installazione radiotelegrafica rispondente alle prescrizioni delle Regole 9 e 10.

Regola 4.

Installazioni radiotelefoniche.

Le navi da carico di stazza lorda eguale o superiore a 500 tonnellate ma inferiori a 1600, a meno che non siano dotate di un'installazione radiotelegrafica rispondente alle prescrizioni delle Regole 9 e 10, devono avere, se non ne sono esonerate in forza della Regola 6, un'installazione radiotelefonica rispondente alle prescrizioni della Regola 15.

Regola 5.

Esenzione dalle prescrizioni della Regola 3.

(*a*) I Governi contraenti considerano che è molto desiderabile di non derogare dalle disposizioni della Regola 3; ciò non di meno, ogni Amministrazione può accordare a certe navi da passeggeri e a certe navi da carico appartenenti al suo Paese, delle esenzioni di carattere parziale e/o condizionale, o una completa esenzione dalle prescrizioni della Regola 3.

(*b*) Le esenzioni accordate in virtù del paragrafo (*a*) della presente Regola non devono essere accordate che a navi effettuanti un viaggio nel corso del quale la distanza massima della nave dalla costa, la lunghezza del viaggio, l'assenza dei rischi abituali della navigazione e le altre condizioni inerenti alla sicurezza, sono tali che l'applicazione integrale della Regola 3 non è nè ragionevole nè necessaria.

(*c*) Ogni Amministrazione deve sottoporre all'Organizzazione, appena possibile dopo il 1° gennaio di ogni anno, un rapporto indicante tutte le esenzioni accordate in virtù dei paragrafi (*a*) e (*b*) della presente Regola nel corso del precedente anno solare.

Regola 6.

Esenzione dalle prescrizioni della Regola 4.

Ogni Amministrazione può, se considera che la rotta seguita e le condizioni del viaggio sono tali che un'installazione radiotelefonica non è nè ragionevole nè necessaria, esentare delle navi appartenenti al proprio Paese dalle prescrizioni della Regola 4.

PARTE B. — SERVIZIO DI ASCOLTO

Regola 7.

Servizio di ascolto - Radiotelegrafia.

(*a*) (i) Ogni nave che in base alla Regola 3 deve avere una installazione radiotelegrafica deve avere a bordo durante la navigazione almeno un operatore qualificato (*) e se non è munita di auto-allarme deve, salvo le disposizioni del paragrafo (*d*) della presente Regola, avere un servizio d'ascolto permanente sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso, nella gamma delle medie frequenze, per mezzo di un operatore qualificato che usi un sistema di ascolto auricolare;

(ii) ciononostante, nell'intento di permettere l'installazione dell'impianto di auto-allarme realizzato in base alle precisazioni contenute nella Regola 11, le Amministrazioni possono permettere che sulle navi da passeggeri esistenti inferiori a 3000 tonnellate di stazza lorda e sulle navi da carico esistenti inferiori a 5500 tonnellate di stazza lorda che non siano dotate di auto-allarme, le ore di ascolto siano limitate a quelle previste dai paragrafi (*b*) e (*c*) (i) della presente Regola, durante un periodo non eccedente i due anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione.

---

* La frequenza attualmente prescritta per la radiotelegrafia è di 500 kc/s e sarà di 2182 kc/s nella radiotelefonia quando il Regolamento allegato alla Convenzione internazionale delle Telecomunicazioni di Atlantic City del 1947 sarà entrato in vigore.

(*) NOTA: Chiamato in alcuni Paesi « ufficiale radiotelegrafista ».

Navi da passeggeri.

(*b*) Ogni nave da passeggeri che in base alla Regola 3 deve avere un'installazione radiotelegrafica, se munita di autoallarme deve, salvo le disposizioni del paragrafo (*d*) della presente Regola, mentre è in navigazione, avere un servizio di ascolto sulla frequenza delle segnalazioni radiotelegrafiche di soccorso nella gamma delle medie frequenze a mezzo di un operatore qualificato che usi un sistema d'ascolto auricolare, come segue:

(i) se trasporta o è autorizzata a trasportare non più di 250 passeggeri, un totale di almeno 8 ore d'ascolto giornaliere;

(ii) se trasporta o è autorizzata a trasportare più di 250 passeggeri, ed effettua un viaggio tra due porti consecutivi la cui durata superi le 16 ore, un totale di almeno 16 ore di ascolto giornaliere. In questo caso la nave deve avere a bordo almeno due operatori qualificati;

(iii) se trasporta o è autorizzata a trasportare più di 250 passeggeri ed effettua un viaggio tra due porti consecutivi di durata inferiore a 16 ore, un totale di almeno 8 ore d'ascolto giornaliere.

Navi da carico.

(*c*) (i) Ogni nave da carico che in base alla Regola 3 deve avere un'istallazione radiotelegrafica, se munita di auto-allarme deve, salvo le disposizioni del paragrafo (*d*) della presente Regola, mentre è in navigazione, assicurare un servizio d'ascolto sulla frequenza delle segnalazioni radiotelegrafiche di soccorso nella gamma delle medie frequenze, a mezzo di un operatore qualificato che usi un sistema di ascolto auricolare, come segue:

(*a*) se ha una stazza lorda eguale o superiore a 5500 tonnellate, per un periodo totale di almeno 8 ore giornaliere;

(*b*) se ha una stazza lorda eguale o superiore a 1600 tonnellate ma inferiore a 5500, per un periodo totale di almeno 8 ore giornaliere. Le Amministrazioni che a causa di loro speciali condizioni trovano praticamente impossibile stabilire un servizio di ascolto di 8 ore devono prendere le misure atte ad assicurare il numero massimo delle ore d'ascolto, che non deve essere inferiore ad un totale di due ore giornaliere (*);

(ii) ogni nave da carico di stazza lorda eguale o superiore a 500 tonnellate ma inferiore a 1600, dotata di installazione radiotelegrafica in conformità della Regola 4, deve avere a bordo almeno un operatore qualificato e deve assicurare mentre è in navigazione, salvo le disposizioni del paragrafo (*d*) della presente Regola, un servizio d'ascolto sulla frequenza delle segnalazioni radiotelegrafiche di soccorso, nella gamma delle medie frequenze, a mezzo di un operatore qualificato che usi un sistema d'ascolto auricolare durante i periodi che potranno essere prescritti dall'Amministrazione.

(*d*) Durante il periodo di servizio d'ascolto che un operatore qualificato deve prestare conformemente alla presente Regola sulla frequenza di soccorso, l'operatore può sospendere tale ascolto per il tempo in cui egli è occupato nel traffico su altre frequenze o in cui svolge altri importanti doveri inerenti al suo servizio, purchè gli sia possibile ascoltare con qualche mezzo auricolare, quale la cuffia a due padiglioni autonomi o l'altoparlante. Quando non è praticamente possibile l'ascolto in tal modo, se vi è auto-allarme esso deve essere messo in funzione. Le disposizioni del presente paragrafo non esonerano la nave dall'osservanza di quanto prescritto dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per quanto riguarda i « periodi di silenzio ».

(*e*) Su tutte le navi dotate di auto-allarme, questo deve essere in funzione mentre la nave è in navigazione ogni qual volta non funzioni il servizio di ascolto prescritto dai paragrafi (*b*), (*c*) o (*d*).

(*f*) I periodi di ascolto stabiliti dalla presente Regola, compresi quelli fissati dall'Amministrazione, dovrebbero essere mantenuti preferibilmente durante le ore prescritte per il servizio radiotelegrafico dal Regolamento delle Radiocomunicazioni.

(*) Nota. — L'Amministrazione dei Paesi Bassi ritiene praticamente impossibile conformarsi interamente alle disposizioni di questo comma per quanto concerne le navi da carico di 1600 tonnellate di stazza lorda ed oltre, ma inferiori a 3500 tonnellate. Ciononostante detta Amministrazione è d'accordo sull'opportunità di prendere le misure necessarie per assicurare il numero massimo possibile di ore di ascolto a bordo di tali navi.

Regola 8.

Servizio d'ascolto - Radiotelefono.

Ogni nave dotata di installazione radiotelefonica in base a quanto stabilito dalla Regola 4 deve, per ragioni di sicurezza, avere almeno un operatore qualificato (che può essere un qualsiasi componente dell'equipaggio che possieda soltanto un certificato per la radiotelefonia) e deve, mentre trovasi in navigazione, ascoltare sulla frequenza radiotelefonica di soccorso nella gamma delle medie frequenze, nei periodi che possono essere stabiliti dall'Amministrazione.

PARTE C. — REQUISITI TECNICI

Regola 9.

Stazioni radiotelegrafiche.

(*a*) La stazione radiotelegrafica deve essere sistemata in modo che non vi siano dannose interferenze prodotte da rumori estranei di origine meccanica o altro, che impediscano la buona ricezione dei segnali radio. La stazione deve essere sistemata il più in alto possibile sulla nave, in modo da assicurare il massimo grado di sicurezza.

(*b*) Deve essere installato fra il locale della stazione radiotelegrafica ed il ponte di comando o qualsiasi altro punto, se vi è, dal quale la nave è comandata, un efficiente sistema bilaterale per chiamare e parlare, che deve essere indipendente dal sistema principale di comunicazione della nave.

(*c*) Un orologio di sicuro funzionamento con quadrante di diametro non inferiore a centimetri 12,5 (o 5 pollici) e dotato di una lancetta conta-secondi centrale deve essere solidamente fissato nel locale della stazione radiotelegrafica, in posizione tale che l'intero quadrante possa essere facilmente e con esattezza osservato dall'operatore mentre trovasi al suo posto di lavoro radiotelegrafico ed al posto di prova dell'autoallarme.

(*d*) Un sistema di illuminazione di emergenza, di funzionamento sicuro, deve essere installato nel locale della stazione radiotelegrafica ed esso deve essere stabilmente installato in modo da assicurare una soddisfacente illuminazione dei comandi di manovra della stazione principale e di emergenza e dell'orologio prescritto dal paragrafo (*c*) della presente Regola.

(*e*) Le prescrizioni dei paragrafi (*b*), (*c*) e (*d*) devono essere applicate anche al locale della stazione radiotelegrafica di emergenza, quando esiste.

(*f*) La stazione radiotelegrafica della nave deve essere dotata di parti di ricambio, utensili e corredo di apparecchi di controllo che permettano di mantenere la stazione radiotelegrafica in piena efficienza di funzionamento durante la navigazione.

Regola 10.

Installazioni radiotelegrafiche.

(*a*) Salvo espresse disposizioni contrarie contenute nella presente Regola:

(i) l'installazione radiotelegrafica deve comprendere una installazione principale ed un'installazione di emergenza (riserva), elettricamente separate ed elettricamente indipendenti l'una dall'altra;

(ii) un aereo principale ed uno di emergenza devono essere forniti ed installati; tuttavia l'Amministrazione può esentare qualsiasi nave dalla sistemazione di un aereo di emergenza se è convinta che la sistemazione di tale aereo non è praticamente possibile o ragionevole, ma in tal caso deve essere fornito un aereo completo di riserva pronto per essere immediatamente sistemato.

L'aereo principale deve essere adeguatamente protetto contro il pericolo di strappo causato dalle vibrazioni dell'albero o degli alberi;

(iii) l'installazione principale deve comprendere un trasmettitore principale, un ricevitore principale ed una sorgente principale di energia;

(iv) l'installazione di emergenza (riserva) deve comprendere un trasmettitore di emergenza, un ricevitore di emergenza ed una sorgente di energia di emergenza.

(*b*) Nel caso di installazioni esistenti su navi da passeggeri, l'applicazione della prescrizione di un trasmettitore separato di emergenza e di una separata sorgente di energia di emergenza può essere ritardata per un periodo non eccedente i 3 anni dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione, se il trasmettitore principale e la sorgente principale di energia sono conformi a tutti i requisiti per il

trasmettitore di emergenza e per la sorgente di energia di emergenza prescritti dalla presente Regola.

(*c*) Nel caso di:

(i) installazioni esistenti su navi da carico e

(ii) nuove installazioni su navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate ma inferiore a 1600,

se il trasmettitore principale e la sorgente principale di energia sono conformi a tutti i requisiti prescritti per il trasmettitore di emergenza e per la sorgente di emergenza, questi ultimi non sono obbligatori.

(*d*) Le installazioni principali e di emergenza (riserva) devono potere essere rapidamente collegate sia con l'aereo principale che con quello di emergenza, se esiste.

(*e*) Tutte le parti dell'impianto di emergenza (riserva) devono essere sistemate nel punto più elevato possibile della nave, in modo da assicurare il maggior grado di sicurezza possibile.

(*f*) Il trasmettitore principale e quello di emergenza (riserva) devono essere capaci di trasmettere sulla frequenza radiotelegrafica e di usare una classe di emissione stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze con percentuale di modulazione non inferiore al 70 per cento. Inoltre il trasmettitore principale deve essere capace di trasmettere sulla frequenza e di usare una classe di emissione stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni ai fini della sicurezza della navigazione nella gamma delle medie frequenze.

(*g*) Nei nuovi impianti il trasmettitore principale e quello di emergenza (riserva) devono avere una frequenza di modulazione superiore a 450 e inferiore a 1350 cicli per secondo.

(*h*) Il trasmettitore principale e quello di emergenza (riserva) devono avere una portata normale minima come più sotto specificato, cioè a dire devono essere capaci di trasmettere alla distanza stabilita dei segnali chiaramente percettibili da nave a nave durante le ore diurne, nelle normali condizioni e circostanze * (Dei segnali chiaramente percettibili devono essere ricevuti normalmente se il valore efficace della intensità del campo al ricevitore è di almeno 50 microvolts per metro).

	Portata minima normale in miglia marine	
	Trasmettitore principale	Trasmettitore di emergenza
Tutte le navi da passeggeri e da carico di stazza lorda pari o superiore a 1600 tonnellate	150	100
Navi da carico di stazza lorda inferiore a 1600 tonnellate .	100	75

* In mancanza di una misura diretta dell'intensità del campo, i seguenti dati possono essere usati come guida per determinare approssimativamente la portata normale:

Portata normale in miglia marine	Metri ampères (+)	Potenza totale nello aereo (Watts) (++)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

(+) Questo numero rappresenta il prodotto dell'altezza massima in metri dell'aereo sopra la linea di massima immersione per la corrente nell'aereo in ampères (valore efficace).

I valori dati dalla seconda colonna della tabella corrispondono ad un valore medio del rapporto

$$\frac{\text{altezza effettiva dell'aereo}}{\text{altezza massima dell'aereo}} = 0{,}47$$

Questo rapporto varia con le condizioni locali dell'aereo e può variare tra 0,3 e 0,7.

(++) I valori dati dalla terza colonna della tabella corrispondono ad un valore medio del rapporto

$$\frac{\text{potenza irradiata dall'aereo}}{\text{potenza totale sull'aereo}} = 0{,}08$$

Questo rapporto varia considerevolmente col variare dei valori dell'altezza effettiva e della resistenza dell'aereo.

(*i*) (i) Il ricevitore principale e quello di emergenza devono essere capaci di ricevere sulla frequenza radiotelegrafica e nelle classi di emissione assegnate dal Regolamento delle Radiocomunicazioni nella gamma delle medie frequenze per i segnali di soccorso;

(ii) inoltre il ricevitore principale deve permettere la ricezione di frequenze e di classi di emissione utilizzate per la trasmissione dei segnali orari dei messaggi meteorologici e per tutte le altre comunicazioni inerenti alla sicurezza della navigazione che l'Amministrazione può considerare necessarie;

(iii) il ricevitore di auto-allarme può essere usato in sostituzione del ricevitore di emergenza.

(*j*) Il ricevitore principale deve avere una sensibilità sufficiente per produrre segnali nelle cuffie o per mezzo di altoparlante anche quando la tensione d'ingresso del ricevitore è di soli 100 microvolts. Il ricevitore di emergenza deve avere la stessa sensibilità, tranne i casi nei quali è usato un auto-allarme di tipo approvato come ricevitore d'emergenza.

(*k*) Deve essere disponibile in qualunque momento durante la navigazione un'alimentazione di energia elettrica sufficiente per far funzionare l'installazione principale alla portata normale richiesta dal paragrafo (*h*) della presente Regola, come pure per caricare tutte le batterie di accumulatori facenti parte dell'impianto radiotelegrafico. La tensione d'alimentazione dell'impianto principale deve esere mantenuta il più vicino possibile alla tensione normale, e possibilmente entro i limiti $\pm$ 10 per cento.

(*l*) L'installazione di emergenza (riserva) deve avere una sorgente di energia indipendente da quella dell'apparato motore della nave e da quella dell'impianto elettrico della nave. Questa sorgente di energia deve essere costituita preferibilmente da batterie di accumulatori ed in ogni circostanza deve essere capace di entrare in funzione rapidamente e di azionare il trasmettitore e il ricevitore di emergenza (riserva) per almeno 6 ore continuative nelle condizioni normali di servizio oltre a qualsiasi dei carichi addizionali più sotto menzionati.

(*m*) La sorgente di energia di soccorso può essere usata soltanto per alimentare:

(i) l'impianto di emergenza e il dispositivo di manipolazione automatico per il segnale di allarme specificato nel paragrafo (*s*) della presente Regola;

(ii) l'illuminazione di emergenza prevista nel paragrafo (*d*) della Regola 9;

(iii) l'auto-allarme; nonchè

(iv) il radiogoniometro.

(*n*) Ferme restando le prescrizioni del paragrafo (*m*) della presente Regola, sulle navi da carico un'Amministrazione può autorizzare l'uso della sorgente di energia d'emergenza per alimentare un piccolo numero di circuiti di emergenza di potenza limitata interamente sistemati nella parte più elevata della nave, come ad esempio l'illuminazione d'emergenza per il ponte delle imbarcazioni, purchè questi circuiti possano essere prontamente interrotti se necessario.

(*o*) La sorgente di energia d'emergenza e il suo quadro di distribuzione devono essere facilmente accessibili all'operatore radio e, quando è possibile, devono essere sistemati nelle immediate adiacenze della stazione radio.

(*p*) Durante la navigazione le batterie di accumulatori facenti parte sia della installazione principale sia di quella di emergenza (riserva) devono essere giornalmente caricate a piena carica normale.

(*q*) La stazione radiotelegrafica deve essere munita di un dispositivo che permetta il passaggio dall'emissione alla ricezione e viceversa, senza commutatore manuale. L'applicazione di questa disposizione può essere ritardata di un anno dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione.

(*r*) Devono essere prese tutte le disposizioni per eliminare le cause e sopprimere per quanto possibile le interferenze provenienti da apparecchi elettrici o altri apparecchi di bordo.

(*s*) Per emettere il segnale di allarme deve essere installato, oltre ai mezzi di emissione manuale, un dispositivo automatico capace di far funzionare automaticamente tale allarme, sia con l'impianto principale che con quello di emergenza (riserva). Se questo dispositivo automatico è comandato elettricamente esso deve poter funzionare con la sorgente di energia di emergenza. L'applicazione di questa prescrizione può essere ritardata di due anni dalla data di entrata in vigore della presente convenzione.

(*t*) Durante la navigazione, se non è utilizzato per trasmissioni, il trasmettitore di emergenza deve essere provato giornalmente usando un adatto aereo fittizio ed almeno una volta ogni viaggio usando l'aereo di emergenza, se installato. Anche la sorgente di emergenza di soccorso deve essere provata giornalmente.

(*u*) Ferme restando le prescrizioni della Regola 4, una Amministrazione può, nel caso di navi da carico di stazza lorda inferiore a 1600 tonnellate, ammettere attenuanti alla Regola 9 ed alla presente Regola, purchè in nessun caso il tipo dell'impianto possa essere inferiore, per quanto possibile, a quello prescritto dalla Regola 15 per le installazioni radiotelefoniche.

Regola 11.

Auto-allarmi.

(*a*) Qualsiasi nuovo tipo di auto-allarme che venga approvato dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione per essere utilizzato conformemente alla presente Regola deve rispondere ai seguenti requisiti minimi:

(i) in assenza di disturbi di qualsiasi specie esso deve poter funzionare senza regolazione manuale, ricevendo qualsiasi segnale d'allarme trasmesso sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso nella gamma delle medie frequenze utilizzanti le classi di emissione stabilite dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per il segnale d'allarme, purchè la frequenza non vari oltre 8 kc/s dalla frequenza nominale e purchè l'intensità del segnale all'ingresso del ricevitore sia superiore a 100 microvolts ed inferiore a 1 volt;

(ii) in assenza di disturbi di qualsiasi specie esso deve entrare in funzione con tre o quattro linee consecutive, quando le linee variano in lunghezza da secondi 3,5 ad un valore il più vicino possibile ai 6 secondi e quando la durata dell'intervallo varia tra secondi 1,5 ed il minor valore possibile non sorpassante preferibilmente 10 millesimi di secondo;

(iii) non deve essere messo in funzione da disturbi atmosferici o da qualsiasi altro segnale che non sia il segnale d'allarme sempre che il segnale ricevuto non costituisca in realtà un segnale compreso nei limiti di tolleranza indicati nel comma (ii);

(iv) la selettività dell'auto-allarme deve essere tale da produrre una sensibilità praticamente uniforme in una gamma di 8 kc/s su ciascun lato della frequenza di soccorso e, al di fuori di tale gamma, una sensibilità che decresce il più rapidamente possibile, in conformità delle migliori regole della tecnica;

(v) se possibile l'auto-allarme nel caso di disturbi atmosferici o di interferenze da parte di qualsiasi altro segnale deve regolarsi automaticamente in modo tale che entro uno spazio di tempo ragionevolmente limitato possa avvicinarsi alle condizioni in cui il segnale di allarme può essere più facilmente percepito;

(vi) quando l'apparecchio è azionato da un segnale di allarme o nel caso di avaria dell'apparecchio l'auto-allarme deve provocare un segnale d'avvertimento udibile e continuo nella stazione radiotelegrafica, nella cabina dell'operatore e sul ponte di comando. Se possibile, il segnale d'avvertimento deve essere dato in caso di avaria in qualsiasi parte del ricevitore d'allarme. Detto segnale deve potersi far cessare a mezzo di un solo interruttore, il quale deve essere collocato nella cabina radiotelegrafica;

(vii) allo scopo di provare regolarmente l'auto-allarme, l'apparecchio deve includere un generatore regolato in precedenza sulla frequenza di soccorso ed un dispositivo che permetta di produrre un segnale d'allarme la cui intensità minima è indicata nel comma (i);

(viii) l'auto-allarme deve essere capace di sopportare condizioni di vibrazione, umidità e cambi di temperatura equivalenti alle severe condizioni che incontra una nave in mare e deve poter continuare a funzionare in tali condizioni.

(*b*) Prima di approvare un nuovo tipo di auto-allarme l'Amministrazione responsabile deve essersi assicurata con prove pratiche di collaudo eseguite in condizioni di funzionamento equivalenti a quelle di esercizio, che l'apparecchio soddisfa alle prescrizioni del paragrafo (*a*) della presente Regola.

(*c*) Sulle navi munite di auto-allarme, durante la navigazione, l'operatore radiotelegrafico deve provare l'efficienza dell'auto-allarme almeno una volta ogni 24 ore e riferire al comandante o all'ufficiale di guardia sul ponte se esso sia o non in condizioni di funzionamento.

Regola 12.

Radiogoniometri.

(*a*) L'apparecchio radiogoniometrico prescritto dalla Regola 12 del Capitolo V deve essere efficiente e capace di ricevere segnali con il minimo di disturbi riceventi e di prendere rilevamenti dai quali il rilevamento vero ed il «senso» possano essere ricavati.

(*b*) Esso deve essere capace di ricevere segnali sulle medie frequenze stabilite dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso, per la radiogoniometria e per i radiofari marittimi.

(*c*) In assenza di disturbi, l'apparecchio deve avere sensibilità sufficiente da permettere che siano presi accurati rilevamenti di un segnale avente un'intensità di campo anche di soli 50 microvolts per metro.

(*d*) Un mezzo efficiente di comunicazione deve essere stabilito tra l'apparecchio radiogoniometrico ed il ponte di comando.

(*e*) Tutti i radiogoniometri devono essere calibrati a soddisfazione dell'Amministrazione al momento del loro impianto e tale calibratura deve essere verificata ogni qual volta siano avvenuti cambiamenti nella posizione di qualsiasi aereo o di qualsiasi struttura sul ponte che possano avere un effetto apprezzabile sulla precisione del radiogoniometro. I dati della calibratura devono essere controllati ad intervalli annui o ad intervalli che si scostino dall'anno il meno possibile. Le calibrature e tutte le verifiche di controllo devono essere annotate in un registro.

Regola 13.

Impianto radiotelegrafico per motoscafi di salvataggio.

(*a*) L'apparecchio prescritto dalla Regola 25 del Capitolo III deve essere capace di trasmettere e ricevere sulla frequenza radiotelegrafica stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze. Il trasmettitore deve essere capace di usare una classe di emissione stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze e deve essere modulato ad una percentuale di almeno il 70 per cento. Il ricevitore deve essere capace di ricevere le classi di emissione stabilite dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze. Nelle nuove installazioni l'apparecchio deve essere capace di trasmettere anche sull'alta frequenza e nella classe di emissione stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i natanti superstiti da un sinistro. Un'Amministrazione può ritardare l'applicazione della prescrizione relativa all'alta frequenza per un periodo non eccedente un anno dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione.

(*b*) L'apparecchio deve essere studiato in modo che possa essere usato in caso di emergenza da persona non esperta. Il trasmettitore deve essere munito di un dispositivo automatico per la trasmissione del segnale di allarme e di soccorso e deve avere anche un tasto per la trasmissione manuale. Un'Amministrazione può ritardare l'applicazione della prescrizione relativa al dispositivo automatico per un periodo non eccedente un anno dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione.

(*c*) Un tipo di aereo fisso deve essere fornito insieme con i mezzi per sostenerlo alla massima altezza possibile. Inoltre deve essere fornito, se possibile, un aereo sostenuto da un cervo volante o da un pallone.

(*d*) Sulla frequenza di soccorso il trasmettitore deve avere una portata minima normale (come specificato nel paragrafo (*h*) della Regola 10) di 25 miglia usando l'aereo fisso. *

(*e*) Nelle nuove installazioni la frequenza di modulazione deve essere compresa fra 450 e 1350 cicli per secondo.

---

* In mancanza della misura dell'intensità di campo si può ammettere che questa portata sia raggiunta se il prodotto dell'altezza dell'aereo sul livello del mare per l'intensità di corrente nell'aereo è di 10 metri ampères.

(*f*) L'apparecchio radio deve essere azionato da una batteria di accumulatori con capacità sufficiente per alimentare il trasmettitore per 4 ore continue nelle condizioni normali di servizio. Se la batteria è di tipo che richiede la carica, devono essere forniti i mezzi adatti che permettano di caricare la batteria dall'impianto elettrico della nave. Inoltre vi devono essere i mezzi necessari per caricare la batteria dopo che l'imbarcazione di salvataggio è stata messa in mare.

(*g*) Quando l'energia necessaria per l'apparecchio radiotelegrafico e per il proiettore è fornita dalla stessa batteria, la batteria deve essere di potenza sufficiente per provvedere al carico addizionale del proiettore.

(*h*) Durante la navigazione un operatore qualificato deve settimanalmente caricare la batteria a piena carica, se è di un tipo che richiede la carica e, in ogni caso, provare il trasmettitore usando un'adatta antenna fittizia.

Regola 14.

Apparecchio radiotelegrafico portatile per imbarcazioni di salvataggio.

(*a*) L'apparecchio prescritto dalla Regola 13 del Capitolo III deve essere capace di trasmettere e ricevere sulla frequenza radiotelegrafica stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze. Il trasmettitore deve essere capace di usare una classe di emissione stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze e deve essere modulato ad una percentuale di almeno il 70 per cento. Il ricevitore deve essere capace di ricevere le classi di emissione stabilite dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i segnali di soccorso nella gamma delle medie frequenze. Nei nuovi impianti l'apparecchio deve essere capace di trasmettere anche sull'alta frequenza nella classe di emissione stabilita dal Regolamento delle Radiocomunicazioni per i natanti superstiti da un sinistro. Un'Amministrazione può ritardare l'applicazione della prescrizione relativa all'alta frequenza, nel caso di nuovi impianti, per un periodo non eccedente un anno dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione.

(*b*) L'apparecchio deve essere studiato in modo che possa essere usato in caso di emergenza da persona non esperta. Il trasmettitore deve essere munito di un dispositivo automatico per la trasmissione del segnale di allarme e di soccorso e deve avere anche un tasto per la trasmissione manuale. Un'Amministrazione può ritardare l'applicazione della prescrizione relativa al dispositivo automatico per un periodo non eccedente un anno dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione e, nel caso di impianti esistenti, per un periodo non eccedente tre anni dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione.

(*c*) Nei nuovi impianti la frequenza di modulazione deve essere compresa fra 450 e 1350 cicli per secondo.

(*d*) L'apparecchio deve essere facilmente trasportabile, a tenuta stagna e capace di galleggiare in mare e deve essere anche possibile di gettarlo in mare senza che subisca danni.

(*e*) Il trasmettitore deve fornire almeno 10 watts al circuito anodico dello stadio finale e deve essere alimentato di preferenza da un generatore azionato a mano. Se alimentato da batterie, queste devono essere conformi alle prescrizioni stabilite dall'Amministrazione allo scopo di garantire che siano di tipo duraturo e di potenza sufficiente.

(*f*) L'apparecchio deve avere un aereo autoportato o che possa essere sostenuto dall'albero dell'imbarcazione di salvataggio alla massima altezza possibile.

(*g*) Durante la navigazione un operatore qualificato deve settimanalmente caricare la batteria a piena carica se è di un tipo che richiede la carica e, in ogni caso, provare il trasmettitore usando un'adatta antenna fittizia.

(*h*) Ai fini della presente Regola, « nuovo impianto » significa impianto fornito ad una nave dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

Regola 15.

Installazioni radiotelefoniche.

(*a*) La stazione radiotelefonica deve essere sistemata nella parte più elevata della nave e, a meno che non sia situata sul ponte di comando, vi deve essere un'efficiente comunicazione con questo.

(*b*) L'installazione deve poter trasmettere e ricevere radiotelefonicamente sulla frequenza di soccorso radiotelefonico ed almeno su un'altra frequenza disponibile per le stazioni radiotelefoniche marittime nella gamma delle medie frequenze in base al Regolamento delle Radiocomunicazioni. Nelle condizioni normali di servizio la percentuale di modulazione deve essere di almeno il 70 per cento all'intensità di punta.

(*c*) Il trasmettitore deve avere una portata minima normale di 150 miglia, cioè deve essere capace di trasmettere entro questa portata segnalazioni chiaramente percettibili da nave a nave durante le ore diurne e nelle normali condizioni e circostanze. (Dei segnali chiaramente percettibili devono essere ricevuti normalmente se il valore efficace dell'intensità del campo prodotta al ricevitore dall'onda portante non modulata è di almeno 25 microvolts per metro). *

(*d*) Il ricevitore deve avere una sensibilità sufficiente per ricevere con l'altoparlante un segnale d'ingresso di un'intensità di soli 50 microvolts.

(*e*) Durante la navigazione deve essere sempre disponibile una sorgente di energia sufficiente a far funzionare l'impianto sulla portata normale prescritta dal paragrafo (*c*) della presente Regola. Se essa è alimentata da batterie, queste devono avere potenza sufficiente a far funzionare il trasmettitore ed il ricevitore per almeno 6 ore continue nelle normali condizioni di servizio. Nelle nuove installazioni una sorgente di energia di emergenza deve essere sistemata nella parte superiore della nave, a meno che non vi sia già installata la sorgente di energia principale.

(*f*) Durante la navigazione le batterie, se vi sono, devono essere mantenute cariche in modo da uniformarsi alle prescrizioni del paragrafo (*e*) della presente Regola.

PARTE D. — GIORNALE RADIO DI BORDO

Regola 16.

Giornale radio.

Il giornale radio di bordo (diario del servizio radio) richiesto dal Regolamento delle Radiocomunicazioni deve essere conservato nel locale della stazione radiotelegrafica durante il viaggio. Esso deve rimanere a disposizione per le ispezioni da parte dei funzionari a ciò autorizzati dall'Amministrazione. Ogni operatore deve annotare nel giornale radio il suo nome, l'ora in cui prende e lascia il servizio d'ascolto e tutti gli incidenti verificatisi durante la sua guardia concernenti il servizio radio che possano apparire di qualche interesse per la sicurezza della vita umana in mare. In aggiunta alle annotazioni prescritte dal Regolamento delle Radiocomunicazioni, nel giornale radio devono essere riportati i seguenti dati:

Giornale radiotelegrafico di bordo:

(i) dettagli riguardanti la manutenzione delle batterie, compresa la loro carica secondo le prescrizioni dell'Amministrazione;

(ii) dichiarazione giornaliera che la prescrizione del paragrafo (*p*) della Regola 10 è stata osservata;

(iii) dettagli delle prove del trasmettitore di emergenza e della sorgente di energia di emergenza eseguite conformemente al paragrafo (*t*) della Regola 10;

(iv) sulle navi munite di auto-allarme, i dettagli delle prove fatte conformemente al paragrafo (*c*) della Regola 11;

(v) dettagli sulla manutenzione, compresa la data di carica, delle batterie (se del caso) e delle prove dei trasmettitori sistemati sui motoscafi di salvataggio, conformemente al paragrafo (*h*) della Regola 13;

(vi) dettagli sulla manutenzione, compresa la data di carica, delle batterie (se del caso) e delle prove del trasmettitore portatile per imbarcazioni di salvataggio, conformemente al paragrafo (*g*) della Regola 14;

Giornale radiotelefonico di bordo:

(vii) sulle navi munite di impianto radiotelefonico, dettagli sulla manutenzione, compresa la data di carica, delle batterie (se vi sono) conformemente al paragrafo (*f*) della Regola 15;

(viii) dettagli sulla manutenzione, compresa la data di carica, delle batterie (se del caso) e delle prove del trasmettitore portatile per imbarcazioni di salvataggio, conformemente al paragrafo (*g*) della Regola 14.

---

* In mancanza di misure dell'intensità del campo, si può ammettere che questa portata sia raggiunta con una potenza sull'aereo di 15 watts (onda portante non modulata), con un rendimento dell'aereo del 27 per cento.

CAPITOLO V. — SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Regola 1.
Applicazione.

Ferme restando le disposizioni della Regola 3 del Capitolo I, il presente Capitolo, salvo espresse disposizioni contrarie in esso contenute, si riferisce a tutte le navi per tutti i viaggi, eccetto le navi da guerra.

Regola 2.
Avvisi di pericolo.

(*a*) Il comandante di una nave che incontra ghiacci pericolosi, un relitto pericoloso od ogni altro pericolo immediato per la navigazione o una tempesta tropicale, deve darne avviso, con tutti i mezzi a sua disposizione, alle navi nelle vicinanze nonchè alle autorità competenti nel primo punto della costa con cui può comunicare. Non esiste alcun obbligo in merito alla forma in cui la notizia deve essere trasmessa. Essa può essere trasmessa sia in linguaggio chiaro (preferibilmente in inglese), sia a mezzo del Codice internazionale dei segnali (Parte Radio). Essa dovrebbe essere radiotrasmessa a tutte le navi nelle vicinanze ed inviata al primo punto della costa con cui sia possibile comunicare, con richiesta di inoltro alle autorità competenti.

(*b*) Ciascuna Amministrazione deve prendere tutte le misure che giudica necessarie per assicurare che la notizia ricevuta riguardante uno dei pericoli specificati nel paragrafo (*a*) sia prontamente portata a conoscenza agli interessati e comunicata alle altre Amministrazioni interessate.

(*c*) La trasmissione dei messaggi relativi ai pericoli sopra specificati è gratuita per tutte le navi interessate.

(*d*) Tutti i messaggi trasmessi in base alla presente Regola devono essere preceduti dal segnale di sicurezza usando la procedura prescritta dal Regolamento delle Radiocomunicazioni.

Regola 3.
Informazioni prescritte per gli avvisi di pericolo.

E' desiderabile che negli avvisi di pericolo siano fornite le seguenti informazioni usando sempre il tempo medio di Greenwich.

(*a*) Ghiacci, relitti ed altri pericoli immediati per la navigazione:

(i) natura del ghiaccio, del relitto o del pericolo osservato;

(ii) posizione del ghiaccio, del relitto o del pericolo, quando osservato l'ultima volta;

(iii) data ed ora in cui l'osservazione è stata fatta.

(*b*) Tempeste tropicali (uragani nelle Antille, tifoni nei Mari della Cina, cicloni nell'Oceano Indiano e tempeste della stessa natura nelle altre regioni):

(i) segnalazione che una tempesta tropicale è stata incontrata. Questo obbligo va inteso in senso largo e la notizia dovrebbe essere data ogni qualvolta il comandante ha motivo di ritenere che una tempesta tropicale esiste nelle sue vicinanze;

(ii) informazioni meteorologiche. Ogni comandante dovrebbe aggiungere al suo messaggio di avvertimento il maggior numero possibile di informazioni meteorologiche fra le seguenti:

— ora media di Greenwich, data e posizione della nave nel momento in cui le osservazioni sono state fatte;

— pressione barometrica (indicando se essa è espressa in millibars, pollici o millimetri e se la lettura è stata o no corretta);

— tendenza del barometro (cambiamento della pressione barometrica nelle ultime 3 ore);

— direzione vera del vento;

— forza del vento (scala Beaufort);

— condizioni del mare (calmo, moderato, agitato, tempestoso);

— onda (leggera, moderata, forte) e direzione vera da cui proviene. Sarebbe utile anche l'indicazione del periodo o della lunghezza dell'onda (corta, media, lunga);

— rotta vera e velocità della nave.

(*c*) Osservazioni ulteriori. Quando un comandante ha segnalato una tempesta tropicale o qualsiasi altra tempesta pericolosa, è desiderabile, ma non obbligatorio, che vengano effettuate e trasmesse altre osservazioni, possibilmente ogni ora ma in ogni caso ad intervalli non superiori a 3 ore, per tutto il tempo in cui la nave rimane sotto l'influenza della tempesta.

Esempi.

GHIACCI

TTT Ghiaccio. Grande iceberg avvistato in 4605 N, 4410 W, alle ore 0800 GMT, 15 maggio.

RELITTI

TTT Relitto. Relitto osservato quasi sommerso in 4006 N, 1243 W, alle ore 1630 GMT, 21 aprile.

PERICOLO PER LA NAVIGAZIONE

TTT Navigazione. Nave-faro Alfa non al suo posto, 1800 GMT, 3 gennaio.

TEMPESTA TROPICALE

TTT Tempesta. 0030 GMT, 18 agosto. 2204 N, 11354 E. Barometro corretto 994 millibars, tendenza a scendere 6 millibars. Vento NW, forza 9, forti raffiche. Forte onda da E. Rotta 067, 5 nodi.

TTT Tempesta. I sintomi indicano l'avvicinarsi di un uragano 1300 GMT. 14 settembre. 2200 N, 7236 W. Barometro corretto 29,64 pollici, tendenza a scendere 0.015 pollici. Vento NE, forza 8, frequenti piovaschi. Rotta 0,35, 9 nodi.

TTT Tempesta. Le condizioni indicano la formazione di un ciclone intenso. 0200 GMT. 4 maggio. 1620 N, 9203 E. Barometro non corretto 753 millimetri, tendenza a scendere 5 millimetri. Vento S, quarta SO, forza 5. Rotta 300, 8 nodi.

TTT Tempesta. Tifone a SE. 0300 GMT. 12 giugno. 1812 N. 12605 E. Il Barometro si abbassa rapidamente. Vento in aumento da N.

Regola 4.
Servizi meteorologici.

(*a*) I Governi contraenti si impegnano ad incoraggiare la raccolta di informazioni meteorologiche da parte delle navi in navigazione e a curarne l'esame, la diffusione e lo scambio nel modo più appropriato allo scopo di agevolare la navigazione. Le Amministrazioni devono incoraggiare l'uso di strumenti di grande precisione e, a richiesta, devono facilitare il controllo di tali strumenti.

(*b*) In modo particolare, i Governi contraenti si impegnano a collaborare per l'applicazione, per quanto possibile, delle seguenti disposizioni concernenti la meteorologia:

(i) avvertire le navi delle burrasche, tempeste e tempeste tropicali, sia con la trasmissione di messaggi radio, sia con l'uso di segnalazioni appropriate lungo le coste;

(ii) comunicare giornalmente per radio dei bollettini ad uso delle navi sulle condizioni del tempo, contenenti i dati sulle condizioni esistenti del tempo e dei ghiacci, le previsioni e, quando possibile, sufficienti informazioni complementari che permettano la compilazione durante la navigazione di semplici carte meteorologiche.

(iii) preparare e redigere le pubblicazioni che possono essere necessarie per l'efficiente condotta del lavoro meteorologico in navigazione;

(iv) disporre che navi particolarmente scelte siano dotate di strumenti controllati (quali: barometro, barografo, psicrometro e adatti apparecchi per misurare la temperatura del mare), da usarsi per tale servizio e che esse effettuino le osservazioni meteorologiche ad ore fisse stabilite (almeno 4 volte al giorno, ogni qual volta le circostanze lo permettano); sollecitare le altre navi ad effettuare osservazioni in forma diversa, particolarmente quando si trovano in un'area in cui la navigazione è poco intensa e a trasmettere le loro osservazioni per radio ad uso dei vari servizi meteorologici ufficiali, ripetendo le informazioni ad uso delle navi nelle vicinanze. Quando si trovano nelle vicinanze di una tempesta tropicale o di una sospetta tempesta tropicale, le navi dovrebbero essere sollecitate a fare osservazioni e a trasmetterle ad intervalli più frequenti, ogni qual volta sia possibile, tenendo presenti le preoccupazioni dei comandi delle navi per la navigazione in condizioni tempestose;

(v) assicurare la ricezione e la trasmissione a mezzo delle stazioni radio costiere di messaggi meteorologici dalle e alle navi. Le navi che non possono comunicare direttamente con costa devono essere sollecitate

a trasmettere i loro messaggi meteorologici per il tramite di navi addette al servizio meteorologico in alto mare o di altre navi che siano in contatto con la costa;

(vi) sollecitare tutti i comandanti ad informare tutte le navi nelle vicinanze, nonchè le stazioni costiere, ogni qual volta essi incotrino un vento di velocità eguale o superiore a 50 nodi (forza 10 della scala di Beaufort);

(vii) cercare di ottenere un procedimento uniforme per quanto riguarda i servizi meteorologici internazionali già menzionati, e, per quanto possibile, attenersi alle raccomandazioni fatte dall'Organizzazione meteorologica internazionale, alla quale i Governi contraenti possono rivolgersi per studi e consigli su ogni questione meteorologica che sorga nell'applicazione della presente Convenzione.

(*c*) Le informazioni previste nella presente Regola devono essere fornite nella forma stabilita per la loro emissione e devono essere trasmesse nell'ordine di priorità prescritto dal Regolamento delle Radiocomunicazioni e, durante le trasmissioni « a tutte le stazioni » delle informazioni meteorologiche, delle previsioni e degli avvisi, tutte le stazioni radio di bordo devono conformarsi alle disposizioni del Regolamento delle Radiocomunicazioni.

(*d*) Le previsioni, gli avvisi e le notizie meteorologiche trasmesse ad ore fisse o in altre ore per uso delle navi devono essere pubblicate e diffuse dal servizio nazionale nel modo più adatto per essere utilizzate nelle varie zone ed aree conformemente ai reciproci accordi fra i Governi contraenti interessati.

Regola 5.

Servizio di ricerca dei ghiacci.

(*a*) I Governi contraenti si impegnano a mantenere un servizio di ricerca dei ghiacci ed un servizio di studio e di osservazione delle condizioni dei ghiacci nell'Atlantico del Nord. Durante tutta la stagione dei ghiacci i limiti sud-orientali, meridionali e sud-occidentali delle zone degli « icebergs » nelle vicinanze dei grandi banchi di Terranova devono essere sorvegliati allo scopo di segnalare alle navi che transitano l'estensione di tale zona pericolosa; per lo studio delle condizioni dei ghiacci in genere; ed allo scopo di dare assistenza alle navi ed agli equipaggi che abbiano bisogno di aiuto entro la zona d'azione delle navi pattuglia. Durante il resto dell'anno lo studio e l'osservazione delle condizioni dei ghiacci devono essere mantenuti a seconda del bisogno.

(*b*) Le navi e gli aerei usati nel servizio di ricerca dei ghiacci e nello studio e osservazione delle condizioni dei ghiacci possono essere adibiti ad altre funzioni da parte del Governo incaricato dell'esecuzione di questo servizio, a condizione che queste altre funzioni non ostacolino il loro còmpito precipuo e che non aumentino il costo del servizio.

Regola 6.

Ricerca dei ghiacci. Gestione e costo.

(*a*) Il Governo degli Stati Uniti d'America acconsente a continuare la gestione del servizio di ricerca dei ghiacci e lo studio e l'osservazione delle condizioni dei ghiacci, compresa la diffusione delle informazioni così ottenute. I Governi contraenti particolarmente interessati in questi servizi s'impegnano a contribuire alle spese di gestione e funzionamento dei servizi stessi; ciascuna contribuzione deve essere ragguagliata, per quanto possibile, alla stazza lorda totale delle navi di ciascun Governo contribuente naviganti attraverso le zone degli « icebergs » sorvegliate dal servizio di pattuglia per i ghiacci. Il Comitato della sicurezza marittima è invitato ad eseguire accertamenti su tale tonnellaggio, allo scopo di dare ai Governi contribuenti le informazioni del caso. I Governi contraenti particolarmente interessati si impegnano a contribuire alle spese di gestione e funzionamento di questo servizio nella proporzione delle loro rispettive contribuzioni convenute ai termini della Convenzione internazionale del 1929 per la sicurezza della vita umana in mare, finchè tali contribuzioni non saranno modificate conformemente a quanto stabilito dalla presente Regola.

(*b*) Ciascuno dei Governi contribuenti ha il diritto di modificare o interrompere la sua partecipazione ed altri Governi contraenti possono impegnarsi a contribuire alle spese. Il Governo contribuente che si avvale di questo diritto continua a rimanere obbligato alla contribuzione in corso fino al 1° settembre che segue la data di notificazione della sua intenzione di modificare o di interrompere la sua contribuzione. Per usare tale facoltà egli deve avvertire della sua intenzione il Governo responsabile del servizio almeno sei mesi prima del detto 1° settembre.

(*c*) Se, in qualsiasi momento, il Governo degli Stati Uniti d'America desiderasse interrompere questi servizi o se uno dei Governi contribuenti dovesse esprimere il desiderio di non più assumersi il carico della sua contribuzione pecunaria o di modificarla, o se un altro Governo contraente desiderasse di impegnarsi a contribuire alle spese, i Governi contribuenti dovranno regolare la questione tenendo conto dei loro rispettivi interessi.

(*d*) I Governi contribuenti hanno il diritto di apportare di tanto in tanto di comune accordo alle disposizioni della presente Regola e della Regola 5 le modificazioni che possono essere ritenute desiderabili.

(*e*) Nei casi in cui la presente Regola dispone che una misura può essere presa dopo un accordo tra i Governi contribuenti, le proposte a tal fine avanzate da qualsiasi Governo contraente devono essere comunicate al Governo responsabile del servizio, il quale deve mettersi in contatto con gli altri Governi contribuenti per assicurarsi se accettano tali proposte ed il risultato dell'inchiesta così compiuta deve essere inviato agli altri Governi contribuenti ed al Governo contraente che ha formulato tali proposte. In particolare, le quote di contribuzione per il costo di tale servizio versate dai Governi contraenti particolarmente interessati devono essere rivedute dai detti Governi a mezzo di consultazioni ad intervalli non superiori a tre anni. Il Governo responsabile del servizio deve prendere a tal fine la necessaria iniziativa.

Regola 7.

Velocità in vicinanza di ghiacci.

Allorchè viene segnalata l'esistenza di ghiacci lungo la rotta o in vicinanza di essa, il comandante di qualsiasi nave, nelle ore notturne, deve procedere a velocità moderata o variare la sua rotta in modo da mantenersi ben lontano dalla zona di pericolo.

Regola 8.

Rotte nell'Atlantico del Nord.

(*a*) L'uso di seguire rotte stabilite attraverso l'Atlantico del Nord, in entrambe le direzioni, ha contribuito alla sicurezza della vita umana in mare e dovrebbe essere raccomandato a tutte le navi.

(*b*) La scelta delle rotte e l'iniziativa dell'azione da prendere a tal riguardo sono lasciate alla responsabilità delle compagnie di navigazione interessate. I Governi contraenti devono assistere dette compagnie, quando ne siano richiesti, mettendo a loro disposizione tutte le informazioni riguardanti le rotte che possono essere in possesso dei Governi stessi.

(*c*) I Governi contraenti si impegnano ad imporre alle compagnie di navigazione l'obbligo di pubblicare le rotte regolari che esse si propongono di far seguire alle loro navi e qualsiasi cambiamento apportato a dette rotte; essi devono anche usare la loro influenza per indurre gli armatori di tutte le navi che attraversano l'Atlantico a seguire, per quanto le circostanze lo permettano, le rotte riconosciute, e per indurre gli armatori di tutte le navi che attraversano l'Atlantico dirette a o provenienti dai porti degli Stati Uniti o del Canadà passando nelle vicinanze dei grandi banchi di Terranova ad evitare, per quanto possibile, i banchi di pesca di Terranova a Nord della latitudine 43° N. durante la stagione della pesca, e a passare al di fuori delle zone riconosciute o ritenute pericolose per la presenza dei ghiacci.

(*d*) Il Governo responsabile del servizio di ricerca dei ghiacci è invitato a segnalare all'Amministrazione interessata qualsiasi nave di cui si rilevi la presenza fuori della rotta regolare, riconosciuta o consigliata o che attraversi i sopra menzionati banchi di pesca durante la stagione della pesca o che, quando diretta a o proveniente da un porto degli Stati Uniti o del Canadà, passi attraverso zone riconosciute o ritenute pericolose per la presenza di ghiacci.

Regola 9.

Uso ingiustificato dei segnali di pericolo.

L'uso di un segnale internazionale di pericolo, salvo che si tratti di indicare che una nave o un aereo si trova in pericolo, nonchè l'uso di qualsiasi segnale che possa essere confuso con un segnale internazionale di pericolo, è proibito su tutte le navi od aerei.

Regola 10.

Segnali di pericolo - Norme.

(*a*) Il comandante di una nave in navigazione che riceve un segnale da qualsiasi provenienza indicante che una nave o un aereo o loro natanti superstiti si trovano in pericolo, è obbligato a recarsi a tutta velocità all'assistenza delle persone in pericolo informandole, se possibile, di quanto sta facendo. Se non può farlo o, nelle circostanze speciali in cui si trova, giudica non ragionevole nè necessario andare in loro soccorso, egli deve riportare sul giornale di bordo le ragioni che lo hanno indotto a non recarsi a soccorrere le persone in pericolo.

(*b*) Il comandante di una nave in pericolo, dopo aver consultato, per quanto possibile, i comandanti delle navi che hanno risposto alla sua chiamata di soccorso, ha diritto di requisire quella o quelle di dette navi che egli considera più idonee a portargli aiuto, ed è obbligo del comandante o comandanti della nave o navi requisite di sottostare alla requisizione, continuando a recarsi a tutta velocità in soccorso delle persone in pericolo.

(*c*) Il comandante di una nave resta liberato dall'obbligo imposto dal paragrafo (*a*) della presente Regola non appena viene a conoscenza che una o più navi, esclusa la sua, sono state requisite e che sottostanno alla requisizione.

(*d*) Il comandante di una nave resta liberato dall'obbligo imposto dal paragrafo (*a*) della presente Regola o, se la sua nave è stata requisita, dall'obbligo imposto dal paragrafo (*b*) della presente Regola, se viene informato dalle persone in pericolo o dal comandante di un'altra nave che ha raggiunto tali persone, che l'assistenza non è più necessaria.

(*e*) Le disposizioni della presente Regola non pregiudicano la Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole riguardanti l'assistenza ed il salvataggio in mare firmata a Bruxelles il 23 settembre 1910, particolarmente per quanto si riferisce all'obbligo di portare soccorso, imposto dall'articolo 11 di detta convenzione.

Regola 11.

Fanale per segnalazioni.

Tutte le navi di stazza lorda superiore a 150 tonnellate, quando sono adibite a viaggi internazionali, devono avere a bordo una lampada efficiente per segnalazione diurna.

Regola 12.

Radiogoniometro.

(*a*) Tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 1600 tonnellate, quando sono adibite a viaggi internazionali, devono essere dotate di un apparecchio radiogoniometrico che soddisfi alle disposizioni della Regola 12 del capitolo IV, ma l'installazione di tale apparecchio su navi di stazza lorda compresa tra 1600 e 5000 tonnellate può essere ritardata per un periodo di 2 anni dalla data in cui la presente Convenzione entra in vigore, se l'Amministrazione ritiene che ciò è necessario.

(*b*) Un'Amministrazione può, in zone dove ritenga non ragionevole o non necessario l'uso di tale apparecchio, esentare dalla presente prescrizione qualsiasi nave di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate, tenendo presente tuttavia che il radiogoniometro è utile sia come strumento di navigazione che come mezzo per la localizzazione di navi, aerei o natanti superstiti.

Regola 13.

Personale di bordo.

I Governi contraenti si impegnano, per quanto concerne le navi del proprio Paese, a mantenere o, se necessario, ad adottare misure atte ad assicurare, dal punto di vista della sicurezza della vita umana in mare, che tutte le navi siano sufficientemente ed efficientemente equipaggiate.

Regola 14.

Aiuti alla navigazione.

I Governi contraenti si impegnano a disporre per l'impianto e la manutenzione di quegli aiuti alla navigazione, quali radiofari ed apparecchi elettronici, che, a loro parere, il volume del traffico giustifica e l'entità del pericolo richiede e convengono ugualmente di dare disposizioni perchè le informazioni relative a questi aiuti siano portate a conoscenza di tutti gli interessati.

Regola 15.

Ricerca e salvataggio.

(*a*) Ogni Governo contraente si impegna ad accertarsi che tutte le necessarie disposizioni siano prese per la sorveglianza delle coste e per il salvataggio delle persone in pericolo al largo delle loro coste. Queste disposizioni dovrebbero includere l'impianto, l'utilizzazione ed il mantenimento dei mezzi di sicurezza marittima giudicati praticamente realizzabili e necessari avuto riguardo all'intensità del traffico marittimo ed ai pericoli della navigazione e dovrebbero, per quanto possibile, provvedere i mezzi adeguati per localizzare e salvare le persone in pericolo.

(*b*) Ogni Governo contraente si impegna a fornire notizie relative ai mezzi di salvataggio di cui dispone e dei progetti per la loro modifica, nel caso che vengano formulati.

Regola 16.

Segnali delle stazioni di salvataggio.

I seguenti segnali devono essere usati dalle stazioni di salvataggio nelle loro comunicazioni con le navi in pericolo e dalle navi in pericolo nelle loro comunicazioni con le stazioni di salvataggio:

(*a*) *Risposta della stazione costiera a segnali di pericolo fatti da una nave:*

Segnale	*Significato*
Di giorno: segnale a fumata bianca. Di notte: razzo a stelle bianche.	« Vi vediamo - l'assistenza sarà data appena possibile ».

(*b*) *Segnali per lo sbarco e per la guida di piccoli battelli che trasportano l'equipaggio di una nave naufragata:*

Segnale	*Significato*
Di giorno: movimento verticale di bandiera bianca o delle braccia. Di notte: movimento verticale di una luce o fiamma bianca. Una linea di riferimento (indicazione di direzione) può essere data posando più bassa un'altra luce o fiamma bianca fissa in linea retta con l'osservatore.	« Questo è il miglior posto per sbarcare ».
Di giorno: movimento orizzontale di una bandiera bianca o delle braccia tese orizzontalmente. Di notte: movimento orizzontale di una luce o fiamma bianca.	« E' estremamente pericoloso sbarcare qui ».
Di giorno: movimento orizzontale di una bandiera bianca che verrà poi piantata a terra prendendo quindi un'altra bandiera bianca da tenere nel senso della direzione da indicare. Di notte: movimento orizzontale di una luce o fiamma bianca che verrà poi posata al suolo, muovendo una altra luce o fiamma bianca nella direzione da indicare.	« E' estremamente pericoloso sbarcare qui. Una località più favorevole allo sbarco si trova nella direzione indicata ».

(*c*) *Segnali da usare in collegamento con l'impiego dei mezzi di salvataggio costieri:*

Segnale	*Significato*
Di giorno: movimento verticale di una bandiera bianca o delle braccia. Di notte: movimento verticale di una luce o fiamma bianca.	In linea di massima: « Affermativo ». Dettagliatamente: « La sagola del razzo è presa ». « Al bozzello a coda è dato volta ». « Il cavo è dato volta ». « Vi è una persona nel salvagente a brache ». « Vira ».

Di giorno: movimento orizzontale di una bandiera bianca o braccia tese orizzontalmente. Di notte: movimento orizzontale di una luce o fiamma bianca.	In linea di massima: « Negativo ». Dettagliatamente: « Fila ». « Basta virare ».

Regola 17.

Scalette a tarozzi per piloti.

Tutte le navi adibite a viaggi durante i quali è probabile che imbarchino dei piloti, devono attenersi alle seguenti disposizioni riguardanti le scalette per piloti:

(*a*) la scaletta deve essere tenuta in buono stato ed usata per quanto possibile soltanto per imbarco e sbarco dei piloti e di altri funzionari mentre la nave è in arrivo o in partenza da un porto.

(*b*) La scaletta deve essere di lunghezza e robustezza adeguate.

(*c*) I gradini devono essere di larghezza adeguata.

(*d*) Due sagole « tienti-bene » solidamente assicurate devono essere usate contemporaneamente alla scaletta quando le circostanze lo richiedono.

(*e*) La sistemazione deve essere tale che il pilota possa, senza pericolo, passare dall'alto della scaletta al ponte della nave.

(*f*) Dei traversini ad intervalli adatti devono essere sistemati, se necessario, per impedire alla scaletta di rovesciarsi.

(*g*) Di notte deve tenersi pronto e deve essere usato un fanale che proietti la luce fuori bordo.

CAPITOLO VI. —
TRASPORTO DI GRANAGLIE E DI MERCI PERICOLOSE

Regola 1.

Applicazione.

Salvo espresse disposizioni contrarie, il presente Capitolo si applica a tutte le navi alle quali si applicano le presenti regole.

Regola 2.

Trasporto di granaglie.

(*a*) Il termine « granaglia » comprende: il frumento, il granoturco, l'avena, la segale, l'orzo, il riso, i legumi secchi e le sementi.

(*b*) Allorchè delle granaglie sono caricate su una nave, devono essere prese tutte le precauzioni necessarie e ragionevoli per impedirne lo slittamento.

(*c*) Ogni compartimento interamente riempito di granaglia alla rinfusa deve essere:

(i) alimentato da alimentatori di costruzione adeguata che non devono contenere meno del 2 ½ per cento nè più dell'8 per cento della capacità del compartimento servito; e

(ii) diviso da una paratia longitudinale fissa o rimovibile (cascio) che deve essere adeguatamente assicurata e resa stagna al grano con adatto riempimento tra le giunte. Nelle stive tali paratie devono estendersi dalla faccia inferiore del ponte verso il basso per una profondità di almeno un terzo dell'altezza della stiva o di metri 2,44 (o 8 piedi), assumendo in ogni caso il valore maggiore. Nei compartimenti di interponte esse devono estendersi da ponte a ponte. In tutti i casi si devono estendere fino alla parte superiore degli alimentatori della stiva o del compartimento ove esse sono piazzate.

(*d*) In ogni compartimento parzialmente riempito con granaglia alla rinfusa tale granaglia deve essere livellata e coperta con granaglia in sacchi o altro carico adatto fino ad un'altezza non inferiore a metri 1,22 (o 4 piedi) sopra la superficie della granaglia alla rinfusa e stivata su adatte piattaforme posate sull'intera superficie della granaglia alla rinfusa. Inoltre, il compartimento deve essere diviso da una paratia longitudinale fissa o rimovibile (cascio), in linea di chiglia, che deve estendersi dal pagliolo di stiva o dal ponte, a seconda dei casi, fino ad un'altezza sufficiente per impedire lo slittamento della granaglia alla rinfusa. L'installazione di una paratia longitudinale fissa o rimovibile (cascio) non è richiesta se la granaglia alla rinfusa non supera un terzo della capacità del compartimento o, nel caso di compartimento attraversato da una galleria degli assi portelici, la metà della capacità di tale comportimento.

(*e*) La granaglia alla rinfusa, che non sia avena od orzo leggero o semi di cotone non deve essere trasportata nell'interponte di una nave a due ponti o nell'interponte superiore delle navi che hanno più di due ponti, a meno che non siano stati costruiti adatti alimentatori, necessari per alimentare i compartimenti inferiori. La granaglia alla rinfusa può essere trasportata in locali non autorizzati in conformità alla presente Regola purchè:

(i) essa sia trasportata in uno o più cassoni appositamente costruiti a tale scopo e muniti di alimentatori, conformemente alle prescrizioni del paragrafo (*c*) (i);

(ii) la stiva o compartimento al disotto di tale cella o celle sia chiusa in modo appropriato, lasciando disimpegnato l'alimentatore di tale stiva o compartimento;

(iii) la quantità di granaglia così trasportata non superi la capacità fissata dall'Amministrazione.

(*f*) Ogni Amministrazione può esentare da queste particolari prescrizioni navi determinate o categorie di navi, se ritiene che le condizioni del viaggio e di riparo del percorso seguito siano di natura tale che l'applicazione di una qualsiasi prescrizione dei paragrafi (*c*) e (*d*) della presente Regola non sia ragionevole o necessaria.

Regola 3.

Trasporto di merci pericolose.

(*a*) Il termine « merce pericolosa » comprende:

(i) esplosivi;

(ii) gas compressi, liquefatti e in soluzione;

(iii) corrosivi;

(iv) veleni;

(v) sostanze sprigionanti vapori infiammabili;

(vi) sostanze che divengono pericolose al contatto del dell'aria o dell'acqua;

(vii) materie fortemente ossidanti;

(viii) sostanze suscettibili di autocombustione;

(ix) qualsiasi altra sostanza che l'esperienza ha dimostrato o potesse dimostrare essere di natura tanto pericolosa che le disposizioni della presente Regola dovrebbero applicarvisi.

(*b*) Il trasporto di merci pericolose è proibito quando non è effettuato conformemente alle disposizioni della presente Regola.

(*c*) Nessun esplosivo, salvo i sotto specificati, può essere trasportato a bordo delle navi da passeggeri:

(i) cartucce e razzi pel servizio di sicurezza;

(ii) piccole quantità di esplosivi non superiori a 9 chilogrammi (o 20 libbre inglesi) in totale;

(iii) 450 chilogrammi (o 100 cwt.), al massimo, di qualsiasi esplosivo, in colli approvati, sul ponte di una nave da passeggeri effettuante un viaggio breve.

(*d*) Ferme restando le disposizioni del paragrafo (*c*), degli esplosivi possono essere trasportati sulle navi da passeggeri a bordo delle quali sono prese delle speciali misure, approvate, di sicurezza.

(*e*) Sulle navi trasportanti liquidi infiammabili devono essere prese adeguate precauzioni contro il pericolo d'incendio o di esplosione.

(*f*) Le sostanze suscettibili di autocombustione (inclusi i foraggi ed altri prodotti vegetali, particolarmente se umidi) non devono essere trasportati, a meno che non siano state prese le adeguate precauzioni per prevenire che un incendio possa manifestarsi.

(*g*) Tutte le merci pericolose messe a bordo per il trasporto devono essere accompagnate da una dichiarazione scritta del caricatore contenente una descrizione esatta della merce secondo la classificazione usata nel paragrafo (*a*) della presente Regola.

(*h*) Ad eccezione dei pacchi contenenti piccole quantità di sostanze chimiche diverse, le merci pericolose che vengono caricate devono essere contrassegnate da etichette o marche stampigliate indicanti la loro natura pericolosa. Ogni collo della spedizione deve essere così marcato, salvo il caso di una grossa spedizione che può essere stivata e considerata come un unico lotto.

(*i*) Ogni nave trasportante merce pericolosa deve avere una distinta speciale delle merci pericolose imbarcate, compilata conformemente al paragrafo (*a*) della presente Regola.

(*j*) Ogni Governo contraente deve pubblicare o promuovere la pubblicazione di regole dettagliate a complemento delle disposizioni della presente Regola. Tali regole dettagliate dovranno dare disposizioni per l'imballaggio e lo stivaggio di merci pericolose quando siano trasportate insieme con altri generi e per lo stivaggio delle varie categorie di merci pericolose.

(*k*) Le disposizioni della presente Regola non si applicano alle provviste di bordo nè al materiale di dotazione delle navi.

APPENDICE

Modello di certificato di sicurezza per navi da passeggeri.

CERTIFICATO DI SICUREZZA

(*Timbro ufficiale*) (*Paese*)

per un / un breve viaggio internazionale.

Rilasciato in base alle disposizioni della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1948.

Nome della nave	Numero o lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda	Descrizione dei viaggi contemplati dalla Regola 22 (c) del Capitolo III, se del caso

Il Governo (*Nome*) certifica

Io sottoscritto (*Nome*) certifico

I. Che la nave anzidescritta è stata debitamente visitata in conformità alle disposizioni della Convenzione precitata.

II. Che in seguito a tale visita si è constatato che la nave soddisfa alle prescrizioni delle Regole annesse alla detta Convenzione per quanto riguarda:

(1) la struttura, le caldaie e le macchine principali ed ausiliarie;

(2) le disposizioni ed i particolari relativi ai compartimenti stagni;

(3) i seguenti galleggiamenti di compartimentazione:

Linee di galleggiamento di compartimentazione assegnate e marcate sulla murata a mezzo nave (Regola 10 del Capitolo II)	Bordo libero	Da utilizzarsi quando gli spazi destinati ai passeggeri comprendono gli spazi seguenti che possono essere occupati sia da passeggeri che da merci
C. 1	. . . . .	. . . .
C. 2	. . . . .	. . . .
C. 3	. . . . .	. . . .

III. Che i mezzi di salvataggio sono sufficienti per un numero totale massimo di . . . . . . persone, e cioè:

. . . . . imbarcazioni di salvataggio (compresi . . . motoscafi di salvataggio o imbarcazioni di salvataggio a propulsione meccanica) capaci di portare . . . persone e . . . . motoscafi di salvataggio con l'installazione radiotelegrafica e proiettore (inclusi nel numero totale delle imbarcazioni di salvataggio sopra menzionate), richiedenti . . . . marittimi abilitati;

. . . . . zattere di salvataggio capaci di portare . . . persone;

. . . . . apparecchi galleggianti capaci di portare . . . . persone;

. . . . salvagente anulari;

. . . . cinture di salvataggio.

IV. Che le imbarcazioni di salvataggio sono fornite del materiale prescritto in conformità alle disposizioni delle Regole.

V. Che la nave è dotata di apparecchio lanciasagole e di installazione radiotelegrafica portatile per imbarcazioni di salvataggio in conformità alle disposizioni delle Regole.

VI. Che la nave risponde alle prescrizioni delle Regole per quanto riguarda le installazioni radiotelegrafiche, e cioè:

	Prescrizioni della regola	Disposizioni attuate a bordo
Ore di ascolto a mezzo operatore	. . . .	. . . .
Numero degli operatori	. . . .	. . . .
Se esiste un apparecchio autoallarme	. . . .	. . . .
Se esiste un'installazione principale	. . . .	. . . .
Se esiste un'installazione di emergenza	. . . .	. . . .
Se il trasmettitore principale e di emergenza sono separati elettricamente o sono collegati	. . . .	. . . .
Se esiste un radiogoniometro .	. . . .	. . . .
Numero dei passeggeri autorizzati dal presente Certificato	. . . .	. . . .

VII. Che la nave soddisfa alle prescrizioni delle Regole per quanto riguarda le disposizioni per la localizzazione ed estinzione degli incendi e che è fornita dei fanali di navigazione e dei segnali diurni, nonchè dei mezzi adatti per emettere segnali sonori e segnali di pericolo, conformemente alle prescrizioni delle Regole ed a quelle del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare.

VIII. Che la nave risponde a tutte le altre prescrizioni delle Regole nella misura in cui sono ad essa applicabili.

Il presente Certificato è rilasciato in nome del Governo . . . . Esso è valido sino al . . . . . .

Rilasciato a . . . . il . . . . 19 . .

Segue il timbro o la firma dell'Autorità responsabile del rilascio di questo Certificato.

(*Timbro*)

Se questo documento è firmato, deve essere aggiunto il seguente paragrafo:

Il sottoscritto dichiara di essere debitamente autorizzato da detto Governo a rilasciare il presente Certificato.

(*Firma*)

Modello di certificato per navi da carico.

CERTIFICATO DI SICUREZZA
PER LE DOTAZIONI DI ARMAMENTO

(*Timbro ufficiale*) (*Paese*)

Rilasciato in base alle disposizioni della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA
DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1948.

Nome della nave	Numero o lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

Il Governo ______ (*Nome*) certifica

Io sottoscritto ______ (*Nome*) certifico

I. Che la nave anzidescritta è stata debitamente visitata in conformità alle disposizioni della Convenzione precitata.

II. Che in seguito a tale visita si è constatato che i mezzi di salvataggio sono sufficienti per un numero totale massimo di . . . . . persone, e cioè:

. . . . . imbarcazioni di salvataggio sul lato sinistro capaci di portare . . . . . persone;
. . . . . imbarcazioni di salvataggio sul lato dritto capaci di portare . . . . . persone;
. motoscafi di salvataggio e/o imbarcazioni di salvataggio a propulsione meccanica (inclusi nel numero totale delle imbarcazioni di salvataggio sopra menzionate);
. . salvagente anulari;
. . cinture di salvataggio.

III. Che le imbarcazioni di salvataggio sono fornite del materiale prescritto in conformità delle disposizioni delle Regole allegate alla Convenzione.

IV. Che la nave è dotata di apparecchio lanciasagole e di installazione radiotelegrafica portatile per imbarcazioni di salvataggio in conformità alle prescrizioni delle Regole.

V. Che in seguito a tale visita si è constatato che la nave soddisfa alle prescrizioni della precitata Convenzione per quanto riguarda i dispositivi per l'estinzione degli incendi e che è fornita dei fanali di navigazione e dei segnali diurni, nonchè dei mezzi adatti per emettere segnali sonori e segnali di pericolo, conformemente alle prescrizioni delle Regole ed a quelle del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare.

VI. Che la nave risponde a tutte le altre prescrizioni delle Regole nella misura in cui sono ad essa applicabili.

Il presente Certificato è rilasciato in nome del Governo . . . . . . Esso è valido sino al . . . . .

Rilasciato a . . . . il . . . . 19 . .

Segue il timbro o la firma dell'Autorità responsabile del rilascio di questo Certificato.

(*Timbro*)

Se questo documento è firmato, deve essere aggiunto il seguente paragrafo:

Il sottoscritto dichiara di essere debitamente autorizzato da detto Governo a rilasciare il presente Certificato.

(*Firma*)

Modello di certificato di sicurezza radiotelefonica.

CERTIFICATO DI SICUREZZA RADIOTELEFONICA

(*Timbro ufficiale*) (*Paese*)

Rilasciato in base alle disposizioni della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA
DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1948.

Nome della nave	Numero o lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

Il Governo ______ (*Nome*) certifica

Io sottoscritto ______ (*Nome*) certifico

Che la nave anzidescritta soddisfa alle prescrizioni delle Regole allegate alla Convenzione precitata per quanto riguarda la Radiotelefonia;

	Prescrizioni delle regole	Disposizioni attuate a bordo
Ore di ascolto a mezzo operatore	. . . .	. . . .
Numero degli operatori	. . . .	. . . .

Il presente Certificato è rilasciato in nome del Governo . . . . . . Esso è valiro sino al . . . . . .

Rilasciato a . . . . il . . . . 19 . .

Segue il timbro o la firma dell'Autorità responsabile del rilascio di questo Certificato.

(*Timbro*)

Se questo documento è firmato, deve essere aggiunto il seguente paragrafo:

Il sottoscritto dichiara di essere debitamente autorizzato da detto Governo a rilasciare il presente Certificato.

(*Firma*)

Modello di certificato di sicurezza radiotelegrafica.

CERTIFICATO DI SICUREZZA RADIOTELEGRAFICA

(*Timbro ufficiale*) (*Paese*)

Rilasciato in base alle disposizioni della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1948.

Nome della nave	Numero o lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

Il Governo .... (*Nome*) certifica

Io sottoscritto .... (*Nome*) certifico

Che la nave anzidescritta soddisfa alle prescrizioni delle Regole allegate alla Convenzione precitata per quanto riguarda la Radiotelegrafia:

	Prescrizioni delle regole	Disposizioni attuate a bordo
Ore di ascolto a mezzo operatore	. . . . . .	. . . .
Numero degli operatori . . .	. . . . . .	. . . .
Se esiste un apparecchio autoallarme	. . . . . .	. . . .
Se esiste un'installazione principale	. . . . . .	. . . .
Se esiste un'installazione di emergenza	. . . . . .	. . . .
Se il trasmettitore principale e di emergenza sono separati elettricamente o sono collegati	. . . . . .	. . . .
Se esiste un radiogoniometro .	. . . . . .	. . . .

Il presente certificato è rilasciato in nome del Governo . . . . Esso è valido sino al . . . .

Rilasciato a . . . . il . . . . . 19 . .

Segue il timbro o la firma dell'Autorità responsabile del rilascio di questo Certificato.

(*Timbro*)

Se questo documento è firmato, deve essere aggiunto il seguente paragrafo:

Il sottoscritto dichiara di essere debitamente autorizzato da detto Governo a rilasciare il presente Certificato.

(*Firma*)

Modello di certificato di esenzione.

CERTIFICATO DI ESENZIONE

(*Timbro ufficiale*) (*Paese*)

Rilasciato in base alle disposizioni della

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1948.

Nome della nave	Numero o lettere che distinguono la nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

Il Governo .... (*Nome*) certific[a]

Io sottoscritto .... (*Nome*) certific[o]

Che la nave anzidescritta, in virtù della Regola . . . . del Capitolo . . . . . delle Regole allegate alla Convenzion[e] precitata, è esentata dall'applicazione delle prescrizioni di + ... della Convenzione per i viaggi d[a] . . . . a . . . .

* Indicare qui le condizioni, se ve ne sono, alle quali è subordinato il Certificato di esenzione

Il presente Certificato è rilasciato in nome del Governo . . . . Esso è valido sino al . . . . .

Rilasciato a . . . . il . . . . 19 . .

Segue il timbro o la firma dell'Autorità responsabile d[el] rilascio di questo Certificato.

(*Timbro*)

Se questo documento è firmato, deve essere aggiunto [il] seguente paragrafo:

Il sottoscritto dichiara di essere debitamente autorizza[to] da detto Governo a rilasciare il presente Certificato.

(*Firma*)

+ Indicare qui i riferimenti ai Capitoli ed alle Regole, sp[e]cificando i singoli paragrafi.

Atto finale della conferenza internazionale del 1948 per la sicurezza della vita umana in mare

Su invito del Governo del Regno Unito della Gran Bretagna ed Irlanda del Nord si è tenuta a Londra dal 23 aprile al 10 giugno 1948 una Conferenza allo scopo di stipulare una Convenzione che sostituisca la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare firmata in Londra il 31 maggio 1929.

I Governi dei seguenti Paesi, desiderosi di migliorare la sicurezza della vita umana in mare, stabilendo di comune accordo principi e regole uniformi a tale effetto, sono stati rappresentati da Delegazioni alla Conferenza:

Repubblica Argentina
Commonwealth di Australia
Belgio
Repubblica degli Stati Uniti del Brasile
Canadà
Repubblica del Cile
Repubblica Cinese
Danimarca
Egitto
Repubblica di Finlandia
Repubblica Francese
Grecia
Repubblica di Islanda
India
Irlanda
Repubblica Italiana
Paesi Bassi
Nuova Zelanda
Norvegia
Pakistan
Repubblica del Panama
Repubblica delle Filippine
Repubblica di Polonia
Repubblica Portoghese
Svezia
Unione del Sud-Africa
Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche
Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord
Stati Uniti d'America
Repubblica Federativa Popolare di Jugoslavia.

I Governi dei seguenti Paesi erano rappresentati alla Conferenza da osservatori:

Ceylon
Messico
Romania
Turchia.

Erano rappresentate alla Conferenza anche le seguenti Organizzazioni:

(*a*) *Organizzazioni intergovernative*:
Nazioni Unite
Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile
Ufficio Internazionale del Lavoro
Organizzazione Meteorologica Internazionale
Unione Internazionale delle Telecomunicazioni;
Organizzazione Mondiale della Sanità (Commissione Interinale);

(*b*) *Organizzazioni non intergovernative*:
Ufficio Internazionale Idrografico.

The Rt. Hon. Sir John Anderson; Presidente della Delegazione del Regno Unito, è stato nominato Presidente della Conferenza ed il sig. R. S. F. Edwards Segretario generale.

Per lo svolgimento del suo lavoro la Conferenza si è costituita nei seguenti Comitati, presieduti come segue:

Comitato dei Capi di delegazione: the Rt. Hon. Sir John Anderson (Regno Unito);
Comitato per le credenziali: Ten. Gen. di Porto Giulio Ingianni (Italia);
Comitato per la costruzione: sig. K. Hj. Sjöholm (Svezia);
Comitato per i mezzi di salvataggio: sig. Ove Nielsen (Danimarca);
Comitato per la radio: Commodoro E. M. Webster (Stati Uniti d'America);
Comitato per la sicurezza della navigazione: sig. G. Anduze-Faris (Francia);
Comitato per le disposizioni generali: sig. N. A. Guttery (Regno Unito);
Comitato di redazione: sig. N. A. Guttery (Regno Unito).

La Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1929 è stata messa a disposizione della Conferenza ed utilizzata come base per le discussioni.

Come risultato delle sue deliberazioni, secondo i verbali ed i rapporti dei rispettivi Comitati e delle sedute plenarie, la Conferenza ha elaborato e sottoposto alla firma ed alla accettazione la CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE DEL 1948, destinata a sostituire la Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1929. La « Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1948 » è unita come allegato A al presente Atto finale.

I membri della Conferenza hanno utilizzato anche, come base di discussione, l'attuale Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare. La Conferenza ha considerato opportuno rivedere tale Regolamento ed ha approvato di conseguenza il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1948, ma ha deciso di non allegare tale Regolamento riveduto alla Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1948. La Conferenza invita il Governo del Regno Unito a comunicare il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1948 agli altri Governi che hanno accettato l'attuale Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare ed invita parimenti il Governo del Regno Unito a fissare, quando sarà stato raggiunto un accordo sostanzialmente unanime per l'accettazione del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1948, la data a decorrere dalla quale il detto Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1948 dovrà essere applicato dai Governi che avranno deciso di accettarlo. La Conferenza prega il Governo del Regno Unito di dare notizia di tale data ai Governi di tutti gli Stati con un preavviso minimo di un anno.

Il testo del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1948 è unito come allegato B al presente Atto finale.

Inoltre, la Conferenza ha adottato delle *Deliberazioni* (contenute nell'allegato C al presente Atto finale), relative a:

1. Trasporto di passeggeri in eccedenza ai limiti stabiliti dalla Convenzione.
2. Spagna.

La Conferenza ha pure adottato delle *Raccomandazioni* (contenute nell'allegato D al presente Atto finale), relative a:

1. Denuncia della Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1929.
2. Applicazione speciale delle norme della Convenzione.
3. Modifiche alle disposizioni della Convenzione relative alla costruzione.
4. Norme per la compartimentazione stagna delle navi da passeggeri.
5. Stabilità a nave integra.
6. Aperture nelle paratie e nel fasciame esterno.
7. Chiusure metalliche dei boccaporti.
8. Raccordi per le manichette d'incendio.
9. Avvisi di ciclone.
10. Frequenze.
11. Ascolto per le chiamate di soccorso, ecc.
12. Estensione agli impianti radiotelefonici delle disposizioni stabilite per la radiotelegrafia in caso di pericolo.
13. Ecometro.
14. Luci costiere.
15. Trasmissione dei bollettini meteorologici.
16. Personale di bordo.
17. Radiogoniometro a media frequenza e radiofari.
18. Aiuti radio per la navigazione.
19. Navigazione delle navi munite di radar, ecc.
20. Radar.
21. Uniformità delle boe.
22. Trasporto di merci pericolose.
23. Coordinamento delle misure di sicurezza in mare e nell'aria.

In fede di quanto sopra i rappresentanti dei diversi Paesi hanno apposto la loro firma al presente Atto finale.

Fatto in Londra il giorno dieci giugno 1948, in un solo esemplare redatto in inglese ed in francese, ciascuno di due testi facendo egualmente fede. I testi originali saranno inizialmente depositati presso il Governo del Regno Unito. Quando l'Organizzazione consultiva marittima intergovernativa assumerà le funzioni che le sono assegnate in base alla Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare del 1948, il Governo del Regno Unito rimetterà tali testi all'Organizzazione consultiva marittima intergovernativa.

Il Governo del Regno Unito trasmetterà delle copie ufficiali del presente Atto finale a ciascun Governo invitato ad inviare rappresentanti od osservatori alla Conferenza.

John Anderson - *Presidente.*

Robert S. F. Edwards - *Segretario generale.*

Per la Repubblica Argentina:
A. J. Oddera
Juan Eugenio Peffabet
J. Martinez-Vivot
(con riserva di accettazione)

Per il Commonwealth di Australia:
Norman G. Roskruge
Sydney Pollock
A. H. Moate
Hartwell J. M. Phœnix

Per il Belgio:
G. Bertrand
(con riserva di accettazione)
F. Van Gool
(con riserva di accettazione)

Per la Repubblica degli Stati Uniti del Brasile:
Gustavo Goulart
Antonio Alves Camara
Paulo Nogueira Penido
J. C. Rego Monteiro

Per il Canadà:
Jules Léger
H. V. Anderson
John W. Kerr
A. A. Young
Laurence E. Coffey
D. I. Moore, Lieut., R.C.N.

Per la Repubblica del Cile:
K. Olsen

Per la Repubblica Cinese:
T. H. Cheng
T. T. Chen
Wang Shih-Chuan
Shi-Chong Chu

Per la Danimarca:
Ove Nielsen
Aage H. Larsen
A. Poulsen
A. Bache
T. C. Christensen
Th. Petersen
J. Kastrup Olsen
Harry Em Rasmussen

Per l'Egitto:
C. C. Fanous

Per la Repubblica di Finlandia:
William Söderman

Per la Repubblica Francese:
G. Anduze-Faris
R. Courau
J. Roullier
J. Foulon
J. Péré
V. Albiach
J. Pinczon
Fricker
M. Bellvaire
A. de Talaër
R. Rossigneux
M. Stellman
F. Loisel

Per la Grecia:
A. Bachas
Geo. Yannoulatos
A. G. Hadjispyrou

Per la Repubblica di Islanda:
Stefan Thorvardsson

Per l'India:
V. K. Krishna Menon
M. A. Master
R. S. Kumana
R. Gonet
S. A. T. Bullock
T. B. Bose
(con riserva di accettazione)

Per l'Irlanda:
Denis Devlin
William Walpole

Per la Repubblica Italiana:
Giulio Ingianni
Gianguido Bordoli
Alberto Campailla
Giorgio Cavallini
Lionello Cozzi
Paolo Mengarini
G. Soldà
Leonetto De Leon

Per i Paesi Bassi:
P. S. van't Haaff
D. Hudig
A. van Anrooy
E. Smit Fzn
G. J. Barendse
T. M. Pellinkhof

Per la Nuova Zelanda:
Edward Brown
V. G. Boivin
C. Harrison George

Per la Norvegia:
E. Bryn
J. Schönheyder
Johns E. Johansen
Chr. Meyer
E. Wettergreen

Per il Pakistan:
Habib I. Rahimtoola
J. C. Mansell
V. Inayet Khan

Per la Repubblica del Panama:
E. A. Morales
W. L. Colassi
R. P. Veal

Per la Repubblica delle Filippine:
R. J. Fernandez
(con riserva di accettazione)
José F. Imperial

Per la Repubblica di Polonia:
H. Borakowski
C. Antkowiak
(con riserva di accettazione)

Per la Repubblica Portoghese:
João De Deus Ramos
José C. da Rocha
Raul Alberto Soares da Costa
Alfredo de Oliveira Baptista
Luiz Armando de Loura

Per la Svezia:
Hjalmar Sjöholm

Per l'Unione del Sud-Africa:
C. G. White
D. G. Malan
G. A. Chettle
R. Gough Palmer

Per l'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche:

Per il Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord:

John Anderson
Gilmour Jenkins
N. A. Guttery
W. Carter
L. F. Hubbard
Denis O'Neill
William H. Coombs
C. Frankcom
W. H. Bailey
J. C. Taylor
H. L. Rudd
W. T. Butterwick
H. A. King
P. Wadlow
A. H. Read
R. B. Shepheard
G. O. Watson
W. J. Ferguson
S. A. Hodges
H. W. A. Freese-Pennefather
F. A. Vallat
P. Wilkinson
G. Daniel
Jas. Nicol Jarvie
R. C. Cox

Per gli Stati Uniti d'America:

Joseph F. Farley
Jesse E. Saugstad
H. Gerrish Smith
Harold F. Robinson
Charles L. Brand
R. O. Glover
J. L. Luckenbach
Vito Russo
Victor A. Wallace
John W. Mann
Martin D. Berg
E. M. Webster
W. F. Minners
A. J. Costigan
Edward C. Phillips
H. T. Jewell
C. J. Palmer
R. F. Farwell
H. C. Shepheard
W. N. Krebs
Francis H. van Riper
James L. Bates
Wolcott E. Spofford
Howard C. Towle
Norman R. Hagen
Morris Weisberger
Hoyt S. Haddock
R. T. Merrill
Lawrence D. Bradley, Jr.
Henry F. Nichol
L. T. Jones
Geo. G. Sharp

Per la Repubblica Federativa Popolare di Jugoslavia:

GIOLITTI GIUSEPPE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

(8100802) Roma - Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.